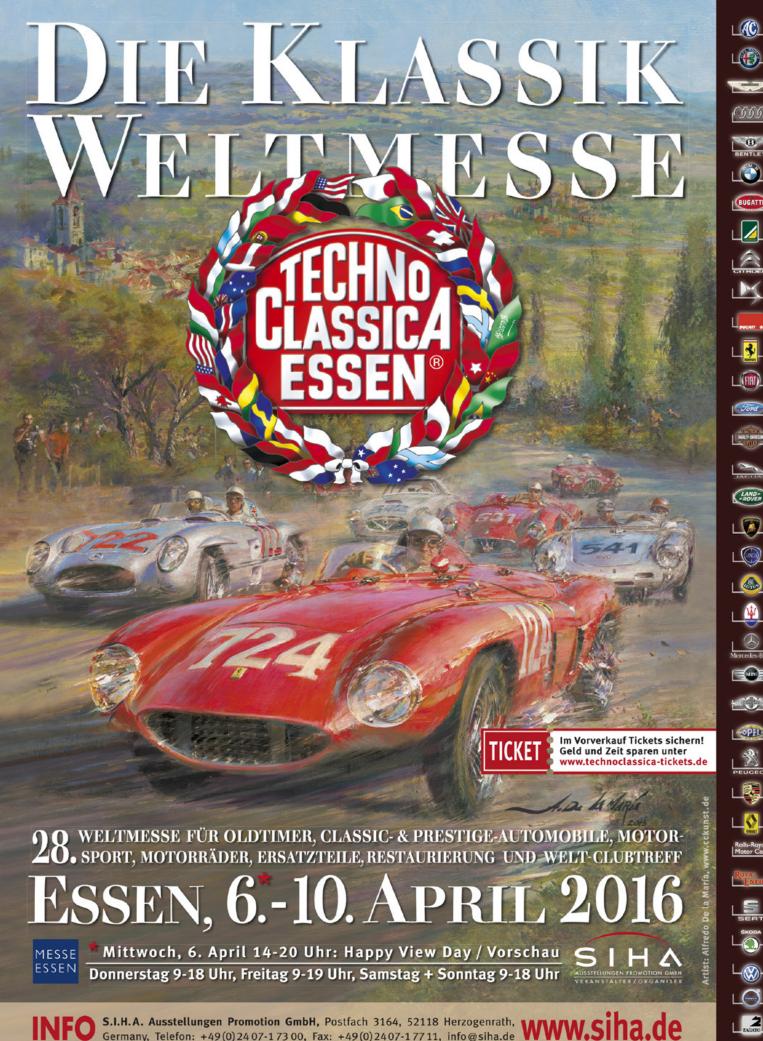
Ford im Preis-Check

Das Magazin für Oldtimer und Youngtimer









LAC

























































Freuen Sie sich auf ruhigere Wochenenden

■ Endlich Alltag! Weihnachten und Silvester feiern, rumreisen, ein bisschen Urlaub machen, das war ja alles schön (bei Ihnen hoffentlich auch, liebe Leser). Aber jetzt finde ich es auch sehr okay, zur Normalität zurückzukehren. Kein Jahresendstress, alle Kollegen wieder da – und die Wochenenden frei.

Das ist das Schöne am Januar, Februar, März: Die meis-



Bernd Wieland Chefredakteur

ten Leute müssen sich ihre Wochenenden nicht so angestrengt aufteilen zwischen Adventsessen oder Frühlingsfest, Sport, Oldtimermesse, Ausfahrt und, ach ja, der Arbeit. Sondern können auch mal ganz entspannt schrauben, spachteln, den nächsten Urlaub planen oder einfach vor der Glotze hängen. Und endlich in Ruhe eine schöne Zeitschrift lesen.

In dieser schönen Zeitschrift hier erfahren Sie nicht nur Neues zum Thema Spachtel (Seite 144), wir zeigen Ihnen auch ein spannendes Schraub-Experiment, dessen Ergebnis uns alle überrascht hat (Seite 136). Jede Menge Urlaubs-

und Ausflugstipps finden Sie in unserem großen Baden-Württemberg-Spezial ab Seite 76.

Sie sitzen hin und wieder auch gern vorm Fernseher? Dann schauen Sie mal, was unsere Redakteure in der Nostalgiekiste gefunden und wieder auf die Straße gebracht haben ab Seite 10. In der Tradition der Fernseh-Ansagerinnen wie Elke Kast, Andrea Horn oder Elfie von Kalckreuth wünsche ich Ihnen: gute Unterhaltung!

klassik.de www.autobild-klassik.de

AUTO BILD KLASSIK bei Facebook: Aktuelle News und coole Spiele, herrliche Fotos und packende Videos gibt's unter www.facebook.com/autobild-klassik. "Gefällt mir" klicken und nichts mehr verpassen!

AUTO BILD KLASSIK als E-Paper: Jede Ausgabe gibt es auch elektronisch - für Ihren Rechner, Ihr iPad oder einen anderen Tablet-Computer. Einfach im App Store gratis die iKiosk-App laden oder auf www.ikiosk.de gehen.

Tresor des Monats

www.bit.ly/1P9egiS

Ausgerechnet den Dünnblechtransporter Citroën HY hat die Volksbank Pirna zu einem Geldautomaten auf Rädern umgebaut. Der Oldie von 1977 tourt seit Anfang

November quer durch die Sächsische Schweiz. Auf allen Festen, wo stationäre Automaten Mangelware sind, gibt's nun Bares und Brause.





Polemik des Monats

Seinem Auto-Hass lässt Bernd Müllender von der "taz" in seiner Kolumne freien Lauf: Er ruft zum Oldtimer-Diebstahl auf. Mit "Helft, liebe Holländer!" wendet er sich an jene organisierten Banden, die für viele Oldtimerdiebstähle in der Region Aachen verantwortlich sein sollen. Sie sollten Deutschland bitte auch vom Rest der "CO₂-Monster" befreien - nach Vorbild des kirchlich gebilligten Nahrungsmittelklaus im Hungerwinter 1946/47. So könne jeder "aus Not um die eigene Gesundheit" handeln.

Prominenter Vorbesitz des Monats

14 500 Euro sind viel Geld für einen Audi 200 Quattro. Die Geschichte des perlmuttweißen Wagens soll offenbar einen hohen Preisaufschlag bringen: Es ist das letzte Auto der Filmregisseurin Leni Riefenstahl, die Adolf Hitler nahestand, zugelassen auf deren Produktionsfirma. Nach ihrem Tod im Alter von 101 Jahren gab ihr Lebensgefährte den Wagen 2004 an einen Freund der Familie ab.

Walther: "Das war's wert."





AUTO BILD SYNDICATION (2), A. EMMERLING, HERSTELLER

INHALT

Titel

10 So fahren die Serien-Stars

Mit Volvo P1800 aus "The Saint", Peugeot 403 Cabrio aus "Columbo", K.I.T.T. aus "Knight Rider", VW Golf Cabrio aus der "Schwarzwaldklinik" und Ferrari Daytona Spider Replica aus "Miami Vice" auf der Straße

56 Die besten Alternativen zum Käfer DKW Junior, Borgward Arabella, BMW 700 und Renault Dauphine im Vergleichstest mit dem VW 1200

156 100 Fakten über BMWWas jeder BMW-Fan wissen muss

Nachrichten

44 Vandalismus bei Klassikern Schwere Fälle in München und Hagen

46 BeziehungskisteEin Lehrer sammelt das
Lehrerauto Passat

48 Oldtimer gegen NeuwagenUnterhaltskosten im Vergleich

Baden-Württemberg-Spezial

76 Im Land der Väter 130 Jahren Autogeschichte auf der Spur

86 Die schönsten Reiseziele Straßen und Orte für Auto-Liebhaber



Horchs bester Mann

Wie bringt man eine West-Autofirma und eine Ost-Autostadt in einem Museum unter? Mit viel, viel Fingerspitzengefühl. > Seite 70

92 Unsere Leser im Ländle Sie fahren alles vom Bulli bis zum Opel GT

94 Blutsverwandte

Die besondere Porsche-Werkstatt für Porsche-Chefs



Report

50 Automarke zu verkaufenDer Kleinserienbauer Interclassics

53 Oldtimer-Spendenaktion Coole Klassiker zu gewinnen

54 Scheunenfunde unserer Leser
Ein Opel im Schnee und zwei Ford im Beet

70 Der Vater des Horch-MuseumsRudolf Vollnhals geht in den Ruhestand

168 Ein Palast für das Zukunftsauto Das visionäre Spektakel Motorama

Markt & Meinung

98 Deutsche Auktionen laufen zäh Euphorie aus Übersee springt nicht über

Ratgeber

124 Preis-Analyse: Ford **126** 3000 Klassiker-Preise **136** Sportfahrwerk nachrüsten

Der Dauertest-BMW wird neu abgestimmt

144 Keine Angst vorm Spachtel
Professionelle Reparaturen am Blech

150 Termine

152 Modelle

154 Bücher

Rubriken

6 Zeit im Bild

8 Leserbriefe, Impressum

45 www.autobild-klassik.de

52 Vor 25 Jahren

100 Kleinanzeigen/Probe gefahren

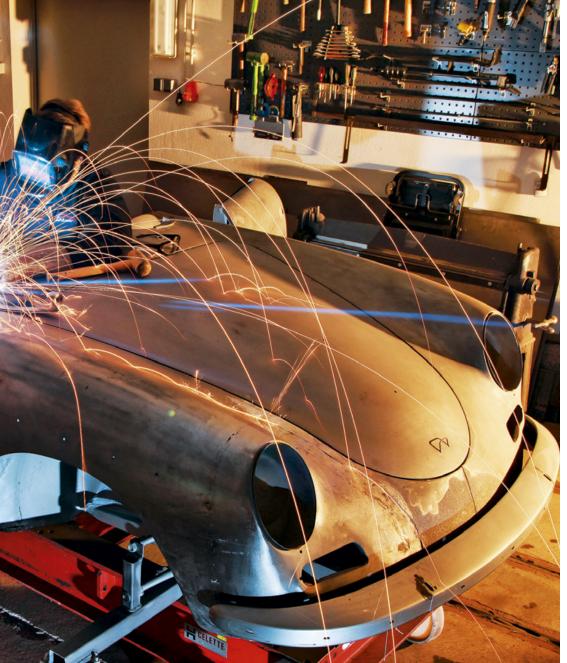
134 Cartoon

142 Abo-Angebot

143 Ja bitte / Nein danke

148 Aus unserem Fuhrpark

178 Vorschau, Abo-Coupon

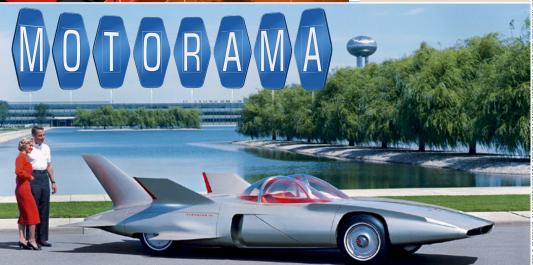


Autos	
in diesem Heft:	Seite
BMW 3er	156
BMW 635 CSi	156
BMW 700	56
BMW Z8	156
BMW 507	156
BMW E3	136
BMW M1	156
BMW M5	52
Borgward Arabella	56
DKW Junior	56
Ford V8 Cabriolet	124
Ford Capri II	124
Ford Capri III	148
Ford Escort XR3i Cabrio	124
Ford Fiesta II	124
Ford FK 1000 Bus	124
Ford Granada II Turnier	124
Ford Probe GT 2.2 Turbo	108
Ford Taunus 17M P3	124
Gutbrod Superior	76
Peugeot 403 Cabrio	18
Pontiac Firebird	24
McBurnie/Ferrari 365 GTS/4 Day	rtona 34
Mercedes 500 E	52
Mercedes 190 E 2.3-16	148
Mercedes 280 E/W 114	76
Mercedes 280 G	112
Mitsubishi Galant Kombi 2.0 GLX	114
NSU Ro 80	76
Porsche 911 Carrera RS	76
Renault Dauphine	56
Renault R15 TS	118
Unimog U 401	76
VW 1200	52
VW Fridolin	53
VW Golf Cabrio	30
VW Passat	46
Volvo P1800	12

Autos zu gewinnen Bei der Oldtimerspendenaktion der Lebenshilfe Gießen werden

sieben Klassiker verlost. > Seite 53





Wo Auto und Raumschiff zusammenfanden

In den 50ern schuf der Design-Prophet Harley J. Earl in Detroit das Motorama, einen fantastischen Palast der automobilen Zukunft. > Seite 168

Schnee von gestern

■ Da sitzen sie in einem Wintersportort, dessen Name nicht überliefert ist, und erholen sich vom Alltag des Jahres 1965, der ihnen furchtbar hektisch vorkommt. Ach, diese Reizüberflutung! Zwei Fernsehprogramme gibt es und diese jungen Leute aus England, die jetzt ständig "Yeah, Yeah, Yeah" singen, freizügige Aufklärungsserien in der "Quick" und junge Mädchen, die ungeniert Miniröcke tragen. Und daheim, in Frankfurt,

reißen sie für diese irrsinnige U-Bahn die halbe Stadt auf. Mal sehen, wie lange der Wohlstand so viel Unruhe noch aushält und ob wir auch in vier, fünf Jahren noch einen stattlichen Wagen fahren können wie den VW 1500 S Variant – so ungefähr könnten sie geredet haben, als das Bild entstand. Dabei war der Wandel schon bei ihnen angekommen. Denn anders, als wir heute vielleicht denken, war so ein beiger Mittelklasse-

VW mit Zweivergasermotor und 54 PS ein Statussymbölchen. Und wer ganz privat seine Skier damit herumfuhr, keine Farbkübel oder Kloschüsseln, der traute sich schon was: Anständige Bürger kauften sich ja keine Kombis, weil die doch für Handwerker und kleine Händler gedacht waren. Solche Sorgen hatten sie, die Menschen der 60er, und ahnten womöglich nicht mal, wie schnell das Schnee von gestern sein würde.





So erreichen Sie uns

Für Fragen und Kommentare an die Redaktion:

LESERBRIEFE

AUTO BILD KLASSIK Brieffach 3910, 20350 Hamburg

klassik@autobild.de www.autobild-klassik.de

01805-015296* 01805-015295*

Bitte geben Sie auch bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an!

Für alle weiteren Fragen und Anregungen: **AXEL SPRINGER 24H-SERVICE**

@ 0180-6-63 00 30**

ABONNEMENT

MUTO BILD KLASSIK Abo-Betreuung Brieffach 398207002, 20350 Hamburg autobildklassikabo@axelspringer.de

01806-354028** 01806-354027**

ONLINE-ABO-SERVICE

24-Stunden-Abo-Service auch unter www.autobildklassik.de/aboservice

*0,14 €/Anruf aus dt. Festnetz, Mobilfunk max 0,42 € **0,20 €/Anruf aus dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,60 €/Anruf

IMPRESSUM

CHEFREDAKTEUR

Bernd Wieland (verantwortlich für den Inhalt)

STELLVERTRETENDE CHEFREDAKTEURE

Frank B. Meyer (Redaktionsleiter) Christian Steiger (Content Supervisor)

ART DIRECTOR Peggy Hiltrop, Henning Rucks

REDAKTIONSMANAGER Andreas Borchmann
CHEF VOM DIENST

Mario Pukše

AUTOREN Dipl.-Ing. Wolfgang König, Henning Hinze, Martin Puthz

INVESTIGATIV Matthias Moetsch RATGEBER Jörg Maltzan

TEST LIND TECHNIK Andreas May GRAFIK Jennifer Behrens Annika Fischheck Laura Kluczny, Malte Matheus, Nadine Schulz

KOORDINATION Thomas Lammertz

REPRO Bernd Klinner, Rudolf Lösel, Heiko Loose,

DOKUMENTATION Wilfried Kock

SCHLUSSREDAKTION Manfred Dzeick, Manfred Kolbe TESTKOORDINATION Manfred Klangwald TESTWAGEN Gunnar Heisch, Gerald Schadendorf

LESERREDAKTION Stenhan Puls: Andreas Lüheck **REDAKTIONSASSISTENZ** Hinrich Blume

MITARBEITER DIESER AUSGABE Andreas A. Berse, Matthias Brügge, Malte Büttner, Andreas Feßer, Sabine Franz, Dieter Günther, Lukas Hambrecht, Tomas Hirschberger, Richard Holtz, Lars Jakumeit, Marc Keiterling, Uschi Kettenmann, Bendix Krohn, Jan-Henrik Muche, Daniela Pemöller Till Schauen Frederik F Scherer Laura Schubert, Knut Simon, Michael Struve, Thomas Wirth

OBJEKTLEITER Stephan Fritz

VERLAGSREFERENTIN Franziska Geertz WWW.AUTOBILD.DE Burkhard Knopke (Chefredakteur) MARKETING-/ANZEIGENLEITUNG Wolfgang Berghofer (verantw. für den Inhalt der Anzeigen), Stefan Müller

ANZEIGENVERTRETUNG

B&M Marketing GmbH, Wendelsteiner Str. 2a, 91126 Schwabach; E-Mail: info@bm-marketing.net, Telefon: 09122-6313300, Fax: 09122-6313301

DRUCK Evers-Druck GmbH,

Ernst-Günter-Albers-Straße, 25704 Meldorf

VERTRIEB (Einzelverkauf) Sales Impact GmbH & Co. KG, 20350 Hamburg; verantwortlich- Michaela Steen

AUTO BILD KLASSIK erscheint monatlich und kostet im Einzelhandel 4,20 Euro (inkl. 7% USt.), im Abonnement 4,20 Euro pro Heftfolge. Preise für Auslandsabonnements auf Anfrage. Ein aktuelles Abo-Angebot finden Sie auf der letzten Seite. Die Rechte für die Nutzung von Artikeln für elektronische Pressespiegel erhalten Sie über die PMG Presse-Monitor GmbH, Tel. 030-284930 oder www.presse-monitor.de Das Papier von AUTO BILD KLASKI ist altpapierhaltig, unwelffreund-lich und recyclingfähig. Zu seiner Herstellung wurde ausschließlich chlorfrei gebleichter Zellstoff verwendet



ISSN 2190-0744 axel springer

VERLAG: Axel Springer Auto Verlag GmbH, Axel-Springer-Platz 1, 20350 Hamburg

GESCHÄFTSFÜHRER: Dr. Hans H. Hamer, David Löffler

LESERBRIEFE



West gegen Ost: Wer baute die besten Autos?

Ost-West-Vergleich

AUSGABE 11/2015

Zwölf Oldtimer im Vergleichstest

In den 60ern arbeitete ich in einer Leipziger Kfz-Werkstatt. Die Ost-Fahrzeuge waren robust, reparaturfreundlich und anspruchslos. Viele hatten Spitznamen. Wolga und Tatra waren "Bonzenschleudern". Den Sapo nannten manche T34 de Luxe (nach dem legendären russischen Weltkriegspanzer), andere sagten Stalins Rache. Übrigens war der Sapo der einzige Pkw, der sofort oder mit nur geringer Wartezeit erhältlich war. Er hatte ein schlechtes Image, fiel durch Kabelbrände und schlechte Verarbeitung auf. Die Leute warteten lieber jahrelang auf ein anderes Auto, als ihn zu nehmen.

Günter Thalheim, 35745 Herborn

Citroën XM **AUSGABE 12/2015**

200 PS für 5000 Euro: starke Schnäppchen aus drei Jahrzehnten

Was hat den XM den Erfolg gekostet? Meiner Meinung nach



Nach Lesermeinung war der Citroën XM zu teuer und zu anfällig

war er am Anfang konkurrenzfähig, aber teuer und hatte zu viele Defekte. In den späten 90ern musste der mittlerweile solide XM dann mit Audi A6 (Baureihe C5) und Mercedes E-Klasse (W 210) konkurrieren. ohne wesentlich weiterentwickelt worden zu sein.

Matthias Färber-von Häfen, per E-Mail

Ich war als bekennender und unbelehrbarer Wiederholungstäter mit insgesamt sechs XM V6.24 unterwegs, und zwei davon waren fürchterliche Katastrophen. Die anderen vier (ab Baujahr 5/92) haben sich als absolut haltbar erwiesen.

Mads Bang Henriksen, per E-Mail

Vergleich 50er-Autos AUSGABE 12/2015

Mercedes 220 S, Horch P 240, **Borgward Hansa und** Opel Kapitän im Vergleichstest

Als Zeitzeuge würde ich dem Opel Kapitan bei Design und Image die volle Punktzahl geben – und nicht dem Mercedes 220 S. Der Oberklasse-Opel steht für den Beginn einer neuen Zeit und für die Demokratisierung des Luxus. Mercedes baute Autos für die "oberen Zehntausend" und war noch belastet



Winter 1958: Walter Lehmann (li.), hier mit einem Freund, vor seinem Sachsenring P 240 – das Nonplusultra zur damaligen Zeit

■ Auf dem Bild sind mein Vater Walter Lehmann und ein damaliger Freund zu sehen. Der Sachsenring P 240 gehörte meinem Vater. Er fuhr ihn von 1958 bis 1962; im Winter ohne Winterreifen, das war damals zu DDR-Zeiten normal. Der Sachsenring hatte 2,5 Liter Hubraum und 80 PS, er war zur damaligen Zeit das Nonplusultra, zu bekommen nur durch Beziehungen. Reinald Lehmann, 17192 Groß Dratow

Haben Sie auch einen Foto-Schatz

in Ihrem Album?

Dann schicken Sie uns das Bild und dazu einen kurzen Text, der beschreibt, was darauf zu sehen ist und welche Erinnerung Sie an das Auto haben.



Vive la France! **AUSGABE 11/2015**

> Die schönsten, die genialsten, die anstrengendsten Franzosen

Unser Traumauto aus Frankreich ist der Renault 4 CV Sport von 1955 in unserem Besitz seit 1984.

Unser Renault gehört wohl zu den schönsten und sympathischsten, denn bei fast allen Leuten am Wegesrand erzeugt er ein Lächeln im Gesicht.

Ingrid und Akki Buschmann,

40667 Meerbusch

als Kriegsgewinnler und Hitlers Lieblingsmarke. Der Erwerb eines Opel Kapitän war dagegen Ausdruck des Aufstiegs durch eigene Leistung in der noch jungen Demokratie. Das amerikanisch beeinflusste

Für Zeitzeugen hat der Opel Kapitän beim Image volle Punktzahl verdient

Design war zeitgeistig und die Marke schon immer populär. Hermann Lehleiter, 72555 Metzingen

Mit Freude las ich den Bericht, da ich mir in absehbarer Zeit einen Borgward kaufen möchte. Die Epoche fasziniert mich. Ich besitze zum Teil Möbel und Unterhaltungselektronik aus jenen Jahren. Ich bin sogar von Helgoland wieder weggezogen, um "richtige" Autos fahren zu können. Egal ob Ente, Kapitän oder Hansa, es macht Spaß und ist mein Lebensglück!

Robert Pflüger, 27568 Bremerhaven

Sportwagen der 90er **AUSGABE 11/2015**

Ist der 911 sein Geld wert? Vergleich mit Mercedes SL und Toyota Supra

Bei meinem Supra macht mir das manuelle Sechsgang-Schaltgetriebe besonders Spaß. Es zeichnet sich durch eine sportliche Auslegung und eine hohe Belastbarkeit aus, bauartbedingt kann es aber vorkommen, dass das Getriebe im Stand Geräusche macht. Zwar wies Toyota in einem Anhang der Bedienungsanleitung dar-



Der Supra wurde häufig mit Automatik ausgeliefert - nicht ohne Grund

auf hin, jedoch wurden die Händler angewiesen, potenziel-len Supra-Kunden die Automatikvariante zu verkaufen. Das hatte zur Folge, dass in Deutschland nur etwa 90 Supra mit dem Schaltgetriebe verkauft wurden und diese Variante heute eine gesuchte Rarität ist.

Falk Junk, per E-Mail

Unsere Pappenheimer

AUSGABE 11/2015

Reportage über die Produktion im Trabant-Werk 1990

Im Juni 1990 wurde unsere Familie durch das Werk geführt. Die Trabis wurden im ersten Teil der Montage auf Gestellen von Hand weitergeschoben. Die Türen wurden von Vietnamesen mit einem großen Hammer eingepasst, nach dem dritten Schlag gab es viel Ausschuss in der Endkontrolle. Trabis waren im Iuni 1990 für 3000 D-Mark sofort zu haben – nur wer wollte sie? Otto Künnecke, 31167 Bockenem

■ Neulich beim Tanken fragte mich ein junger Mann: "Ist das ein Trabant?" Wenigstens wird der Renault 16 langsam im Straßenverkehr als Oldtimer wahrgenommen. Normalerweise dreht sich eher die ältere Generation nach ihm um. Der gehöre ich (53) auch an. Mein Vater besaß einen (R16 TL), ich kaufte meinen ersten R16 TL mit Mitte 20. Nach einigen TX-Modellen und Pausen besitze ich jetzt einen Dritte-Hand-Wagen und bemühe mich, seinen guten Zustand (75 000 km) zu erhalten. Zu seiner Zeit glänzte der R16 TX mit opulenter Ausstattung (elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung, plüschige, bequeme Verloursausstattung, Chrom-Accessoires) und seinem komfortablen und sicheren Fahrwerk.

Die Schwachstelle: Sind die hinteren Achsaufnahmen an- oder durchgerostet, galt bis vor wenigen Jahren: lohnt nicht mehr – weg damit. Die Preise für gute, originale R16 (besonders TS/TX) sind in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen, unter 9000 Euro ist kaum noch etwas zu bekommen. Christoph Jäger, 90408 Nürnberg

Haben Sie auch eine besondere **Erfahrung mit Ihrem Klassiker?**

Dann schicken Sie ein Foto, auf dem Sie und Ihr Auto zu sehen sind. Schildern Sie kurz eine persönliche Erfahrung. oder geben Sie einen Tipp zum Auto, zum Beispiel zu Vor- oder Nachteilen, Ersatzteilen oder Verbesserungen.

AUS DEM ALLTAG



Christoph Jäger mit seinem Renault 16 TX und Tochter Paula (10)

ASSIKER aus dem Fernsehen

Volvo P1800 aus "The Saint"

Roger Moore spielte den Frauenschwarm, Charmeur und Spieler. Wir fuhren seinen Original-Volvo.

Seite 12

Peugeot 403 Cabrio aus "Columbo"

Im Film war der schlechte Zustand des Autos Teil der Inszenierung – wir haben ein richtig gutes gefunden.

Seite 18







Seite 34





VW Golf I Cabrio aus der "Schwarzwaldklinik"

80er-Jahre-Matte und Golf Cabrio – so wurde "Schwarzwaldklinik"-Star Sascha Hehn zum Frauenschwarm.

Seite 30

FERNSEH-HELDEN

Die Hauptfiguren vieler Serien wurden erst durch ihre Autos zu richtigen Charakteren. AUTO BILD KLASSIK war mit fünf prominenten Nebendarstellern auf der Straße

Als Simon Templar zum ersten Mal im Volvo P1800 über westdeutsche Mattscheiben kurvt, streamt noch keiner online. Fernsehen auf teuren Röhrengeräten ist ein familiäres Ereignis, bis zum 24. August 1967 sogar noch komplett in Schwarz-Weiß. Es gibt drei Programme, und was dort zu sehen ist, prägt das Bild von der Welt.

Als da wären: Roger Moore alias Simon Templar als Frauenschwarm und moderner Robin Hood. Später dann Columbo, dessen altes Peugeot 403 Cabrio zu ihm passt wie der zerknitterte Mantel. Gerade in den etwas schrägen Fernsehserien werden Autos manchmal entscheidende Nebendarsteller: Sie geben den Charakteren erst den Feinschliff. In den 80ern, als das laute Privatfernsehen kommt, müssen Charaktere und Autos auffälliger werden. In "Miami Vice" fährt Sonny Crockett eine Art Ferrari Cabrio. K.I.T.T. in "Knight Rider" ist sogar heldenhafter als sein Fahrer Michael Knight. Und ein weißes Golf Cabrio macht Sascha Hehn noch sascha-hehniger, als es ohnehin schon ist. *Lukas Hambrecht*



■ Volvo P1800

Der he

Als schlitzohriger Gentleman Simon Templar wurde Roger Moore in der Serie "The Saint" zur Stil-Ikone. So wie sein Dienstwagen, der weiße P1800



Volvo



Gestatten: Templar, Simon Templar. Früher Krimineller, jetzt nur noch Gentleman. Erkennungszeichen: smarter Auftritt, "stickman" (Strichmännchen) und Volvo P1800 - of course!

as Filmset ist eingerichtet wie ein gemütliches englisches Pub aus den 1960er-Jahren, und der smarte Typ im dunklen Anzug sieht aus wie Roger Moore. Das ziemlich vorteilhaft eng anliegende Outfit und der Blick seiner Gesprächspartnerin Adrienne scheinen die üblichen Bände zu sprechen. Wäre Moore jetzt James Bond, wäre die Sache im Kasten und der Charakterdarsteller samt dem blonden Naturereignis mit Vollgas in – na, Sie wissen schon ...

Doch 1961 ist Roger Moore noch Simon Templar, ein halbwegs geläuterter Krimineller im Dienst der guten Sache, genannt "The Saint", der Heilige. Und als solcher zuckt er selbstverständlich nicht mal mit einer Falte seines Maßanzugs, selbst wenn die atemberaubende Adrienne ihre Formen in die geduckte Silhouette des P1800 zwängt, den "The Saint" nicht ganz zufällig fährt. Puh, ist das heiß hier – in den Elstree Studios!

Zwei Jahre noch, dann wird Schauspielerin Shirley Eaton, unsere blonde Adrienne, als Jill Masterson tatsächlich in den Armen von James Bond landen und als die schöne Tote aus "Goldfinger" einen nicht nur oberflächlich glänzenden Eindruck hinterlassen. Aber in den 1960er-Jahren heißt Bond eben noch Connery, nicht Moore. Und der fährt weder Aston Martin noch Lotus, sondern Volvo. Warum? Weil er es so wollte.

What? Wie, bitte? Yes, es ist wahr: Roger Moore persönlich bestimmte das flache Coupé mit den Elefantenohren – oops, sorry: Heckflossen – zu seinem automobilen Wegbegleiter. Einem ziemlich treuen übrigens, denn von 1962 bis 1969 ist der schneeweiße P1800 "the one and only", das unverwechselbare, bereifte Erkennungszeichen von "The Saint".

Dabei ließ man sich bereits in der Schwarz-Weiß-Ära des Fernsehens schicke Schlitten von der Industrie sponsern. Genau das hatte man für "The Saint" auch versucht, war damit aber bei Jaguar gegen die Wand gelaufen. Der traditionsreiche Hersteller bedauerte, einem Serienhelden von zweifelhafter Herkunft (und Zukunft!) erst viel später als benötigt einen Mark X vor die polierten Lederschuhe stellen zu können. Das war betrüblich.







Luftig und elegant präsen-tiert sich das Interieur aus jeder Per-spektive. Die Ge-schichte dieses P1800 dokumentieren zahlreiche Signaturen, unter anderem die von Roger die von Roger Moore und De-signer Petter-son. Anfangs mit 2,5-Liter-Aston-Martin-Vierzylinder geplant, kam in der Serie Volvos B18-Mosatz. Unten die originale Ver-sicherungspla-kette, gültig bis März 1963



LASSIKER aus dem Fernsehe

Firmenboss Sir William Lyons dürfte ob dieses Fehlers wohl noch Jahre später vor Wut in eine seiner sorgsam gestutzten Buchsbaumhecken gebissen haben. Denn der Zug für eine Premium-Produktplatzierung war für Jaguar erst einmal abgefahren, weil Roger Moore schon in den Volvo-Showroom strebte. Der einzige dort befindliche P1800-Vorführwagen, Kennzeichen 71 DXC, wurde auf dem kurzen Dienstweg für "The Saint" verpflichtet – indem Moore ihn privat kaufte.

Fortan begleiteten 71 DXC sowie nach ihm noch drei weitere, ebenfalls weiße P1800 sieben Jahre lang Simon Templar bei seinen Abenteuern. Ohne Gimmicks wie Maschinenpistolen hinterm Blinker oder Schleudersitze, einfach nur als Gentleman's Coupé. Für Innenaufnahmen hatte Volvo den Fernsehleuten zwei "Cut aways" geliefert, also Fahrgastzellen ohne Front und Heck. Diese benutzten die Elstree Studios später sogar für Aufnahmen mit Sean Connery, der als James Bond ja angeblich im Aston Martin unterwegs war.

Apropos sparen: Selbst wenn Simon Templar an Orten wie Miami oder Monaco ermittelte, wurde in England gedreht. Um die Illusion des Rechtsverkehrs zu erzeugen, wurden Fahrszenen einfach gespiegelt. Damit zwar auch Moores Muttermal auf der linken Wange und der Volvo samt seinem Filmkennzeichen ST 1, aber das schien damals niemanden zu stören.

Die Nummer, bei Dreharbeiten über das offizielle Schild montiert, brachte Moore gleich zu Beginn der Serie in Bedrängnis: Nach der ersten

Folge brauste er versehentlich mit ST 1 davon, die Polizei stoppte den Mimen umgehend. Was weniger an Moores Bekanntheitsgrad lag als daran, dass der Wagen des lokalen Polizeichefs tatsächlich das Kennzeichen ST 1 trug.

1965 verkaufte Moore den Volvo, dessen Spur sich drei Jahre danach zunächst verlor. All diese Geschichten kennt Kevin Price, Ingenieur, pensionierter Lehrer und zufällig auch Begründer des Volvo Enthu-

siasts Club. Er hat

den originalen

Dienstwagen

von "The Saint" gerettet. "Jemand gab mir den Tipp mit dieser walisischen Farm", erzählt Kevin. "Und dort, eingewachsen in einer Hecke, stand tatsächlich Roger Moores Volvo P1800!" Besonderes Kennzeichen: 71 DXC.

Geschlagene sechs Jahre dauerte es, um den kauzigen Farmer zum Verkauf zu bewegen. "Das Ding war wie von MG-Salven durchsiebt, Rostlöcher, wohin du schautest. Rot übergemalt, der Motor in Einzelteilen auf dem Rücksitz, das Getriebe im Kofferraum, das Interieur verrottet." Jeden anderen P1800 hätte man auf einem Elch-Friedhof begraben. Diesen nicht.

Den Rest berichten wir so schnell, wie Simon Templar seine Fälle löst: Acht Jahre dauerte die Restaurierung. Die Innenseite der Heckklappe haben viele Mitwirkende der Fernsehserie signiert. Roger Moore schickte ein Foto von sich samt Widmung, selbst Designer Pelle Petterson machte seine Aufwartung und unterschrieb. Kevin Price, der Mann, der Simon Templars Wagen rettete, wird verstehen, wenn wir jetzt gerührt unsere Wodka Martinis erheben und einen stilechten Toast ausbringen: Heilig's Blechle! *Knut Simon*





Zumindest der Form nach ist der Volvo P1800 ein Sportwagen, die Platzverhältnisse entsprechen denen eines 2+2-Sitzers. Die klassischen Instrumente von Smith sind natürlich "made in England". So wie der unverwechselbar selbstironische Humor





RICHARD NEWTON (9)



PLUS/MINUS

Wer einen charismatischen Coupé-Klassiker der Swinging Sixties sucht, liegt mit dem flachen Volvo goldrichtig. Der knapp geschnittene P1800 sieht schneller aus, als er ist, was aber im Alltag nicht stört. Die Fahrleistungen reichen, um entspannt mitzuschwimmmen. Sympathisch ist der kulleräugige, anfangs im englischen Exil montierte Schwede allemal - die Blechqualität von Pressed Steel aus dem schottischen Linwood dagegen war und ist es nicht. Hat man jedoch einmal richtig Hand angelegt und nach heutigem Standard konserviert, darf man sich über einen Oldie in sprichwörtlicher Volvo-Qualität freuen. Die erträglichen Kosten für Anschaffung und Unterhalt machen den P1800 zusätzlich begehrenswert - ein technisch beherrschbarer Wagen mit extrovertiertem Äu-Beren, der nicht an jeder Ecke steht. Allerdings kein Klassiker für die Familie: Die passt nicht rein.

ERSATZTEILE

Sollten Sie vorhaben, einen P1800 mit Originalteilen zu restaurieren, stellen Sie sich auf Probleme ein. Volvos neue Herren namens Geely verknappen diese systematisch - für die Chinesen lästiger Ballast, vermuten Szenekenner. Mechanisch (Motor, Getriebe, Fahrwerk, Bremsen) sieht es dank vieler Amazon-Gleichteile gut aus. Interieur- und Blech-Ersatz dagegen ist oft nur noch als Reproduktion erhältlich. Anlaufstellen sind z. B. JuTu, Wagner und Günther oder Skandix.

MARKTLAGE

Auch ein seltenes Coupé wie der Volvo P1800 teilt das Schicksal vieler anderer Marken, die nicht Porsche, Ferrari oder Mercedes heißen: Obwohl die Preiskurve nach einer längeren Phase der Stagnation zuletzt einen deutlichen Aufwärtsknick gemacht hat, sind die Autos zur Freude von Einsteigern nach wie vor unterbewertet.



Quelle: Classic Data. Preise für Autos in Zustand 2, d. h. gutem Zustand: entweder seltener, guter, unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht und aufwendig restauriert; technisch einwandfrei und mit leichten Gebrauchsspuren

EMPFEHLUNG

Wegen der oben beschriebenen Marktsituation lohnt es sich nicht, wirklich malade Exemplare wieder herzurichten - es sei denn, man investiert zur eigenen Langzeit-Freude oder hat zufällig ein prominentes Filmauto auf einem Hinterhof entdeckt. In allen anderen Fällen ist der Kauf bereits restaurierter oder gut instand gehaltener Autos vorzuziehen. Das Angebot an fitten P1800 ist überschaubar, aber zufriedenstellend. Teileträger können wegen der Ersatzteilsituation Sinn machen.

TECHNISCHE DATEN

Motor: Reihenvierzylinder, vorn längs • unten liegende Nockenwelle, über Stirnräder angetrieben, zwei Ventile pro Zylinder, zwei S.U.-HS6-Gleichdruckvergaser • Hubraum 1778 cm³ • Leistung 66 kW (90 PS) bei 5000/min • max. Drehmoment 143 Nm bei 3800/min Antrieb/Fahrwerk: Viergang-Schaltgetriebe (auf Wunsch mit Overdrive, ab 1963 serienmäßig) • Hinterradantrieb • Einzelradaufhängung, vorn an Doppelquerlenkern, hinten Starrachse • Reifen 165 SR 15 Maße: Radstand 2460 mm • L/B/H 4410/1680/1290 mm • Leergewicht 1090 kg Fahrleistungen/Verbrauch: 0-100 km/h in 14,0 s • Spitze 170 km/h

• Verbrauch 11,5 | Super pro 100 km Neupreis: 17 500 Mark (1961)

HISTORIE

Als Pelle Petterson, Sohn des Volvo-Designers Helmar Petterson, 1957 den P1800 entwirft, ist das der Beginn einer Achterbahnfahrt: Gezeichnet hat er ihn als Praktikant bei Frua in Turin, weshalb Volvo jahrzehntelang vom "italienischen Design" schwärmt. Petterson junior gestaltet daraufhin nur noch Boote und Jachten - ein ruhigeres Fahrwasser. Vorher begibt er sich noch auf die Suche nach einer Fabrik für den P1800, weil Volvos eigene Kapazitäten in Schweden für das Coupé nicht reichen. Auf Druck VWs lehnt Karmann eine Fertigung in Osnabrück ab. Endlich, 1960, gibt Volvo grünes Licht für die Produktion des P1800 bei Jensen in England. Von 1963 bis 1972 erfolgt die Montage dann ausschließlich in Schweden, die Karosserien liefert bis 1969 Pressed Steel aus Schottland. Insgesamt entstehen 39 407 P1800 und 8077 P1800 ES (bis 1973), der unter dem Namen Schneewittchensarg bekannte Shooting Brake.



Jaguar XJ-S (1978) Moore-Nachfolger Ian Ogilvy erhält in der Fortsetzung



Jensen Interceptor S III (1976) Simon Dutton fährt 1989 das Coupé mit Chrysler-V8



Lamborghini **Countach** (1987) Andrew Clarke fuhr als The Saint III gegen Magnum mit Schnauzer



Volvo C70 (1997) Im Film "The Saint" mit Val Kilmer lebt die Volvo-Tradition wieder auf

Alltagstauglichkeit	***
Reparaturfreundlichkeit	***
Ersatzteilversorgung	****
Unterhaltskosten	****
Verfügbarkeit	***
Preisprognose	***

ADRESSEN

Club: www.volvoclub-deutschland.de Foren: www.volvopedia.de, www.volvo-forum.de Literatur: Diether Günther/Walter Wolf: Volvo P1800, 112 S., Autovision Verlag 1998, ab ca. 30 Euro (antiquarisch)







r dreht sich um, im Gehen schon. "Just one more thing", sagt er dann und schiebt eine Frage nach – "eines noch …"

Dieses eine, letzte Ding wird ja heute stets mit Apple-Ikone Steve Jobs verbunden. Der brachte auf der Bühne den größten Kracher stets am Ende seiner Show, in einer Beiläufigkeit, die er zum Running Gag stilisierte.

Großes ganz tief zu hängen, das hatte der smarte Steve sich abgeschaut bei einer Figur, die sein Gegenentwurf war: Klein, leicht gebeugt und mit halb zugekniffenen Augen stellte Inspektor Columbo arglos seine letzte bohrende Frage.

Peter Falk spielte den Ermittler der Mordkommission in allen 69 Episoden. Die erste entstand 1968, und von 1971 an fuhr der Inspektor ein Peugeot 403 Cabriolet – in nahezu jeder Folge, bis zur letzten im Jahr 2003.

Columbo ermittelte von Los Angeles aus, meist in besseren Kreisen, wo die reichen Mörder gerne neue, große Mercedes, BMW oder auch Rolls-Royce fuhren. Und dann schepperte Columbo an, in seinem alten französischen Auto, das stets an eine stark gebrauchte Plastiktüte erinnerte.

Doch das Knittrige seines Wagens passte bestens zu seinem Trenchcoat. Typisch Columbo: Es war Falks eigener Mantel. Er hatte ihn 1958 selbst gekauft und dann Folge für Folge getragen, bis 1989 für das Textil keine Rettung mehr möglich war.

Eine ähnlich lange Karriere erlebte sein Serien-403: In mindestens zwei verschiedenen Wagen ermittelte Columbo über die immerhin 35 Jahre, in denen die Serie gedreht worden war. Anfangs, so heißt es, habe sich Peter Falk dem Thema Auto widerwillig

PEUGEOT 403 CABRIOLET

genähert. Doch dann stieß er auf dem Gelände der Universal Studios auf ein 1959 gebautes Peugeot 403 Cabrio – über zehn Jahre alt, völlig verbraucht, bereits ohne Motor und nur deswegen so besonders, weil in den USA niemand solch ein Auto kannte.

Dabei hatte Peugeot, ähnlich wie Citroën, in den 50er-Jahren auf Anweisung der französischen Regierung Fahrzeuge nach Amerika exportieren müssen, der Devisen wegen. Das ging natürlich schief: Es fehlte an Händlern und Vertrauen in die fremden Marken aus Übersee. Vermutlich waren im Zuge dieser erzwungenen Belieferung einige 403 Cabrios an die ame-

So sah Inspektor

platz über 35 Jah-

re aus - nun, nicht

so gepflegt natür-

lich. Doch Columbo mochte sein 403 Cabrio: Es war wie er, irgendwie nor-

mal und dann doch

auf tiefgründige Weise völlig anders

Columbos Arbeits-

rikanische Westküste gelangt, und einem war Falk dann begegnet.

Er sah, ganz Profi, die Schrullen, die Nonchalance des Wagens, die seine Figur perfekt ergänzten: Columbos intensiver Blick (rechts trug er ein Glasauge), seine gewundene Körperhaltung, den Zigarrenstumpen in der Hand, seine eigensinnige Solidität, dazu

eine fast schon kokett-korrekte Art genau so trat ab 1971 auch sein treuer Peugeot auf.

Ein 403 konnte das. Er kam aus Frankreich, dennoch war er ein automobiler Stoiker von großer Genügsam- wie Zuverlässigkeit. Ein Peugeot galt seinerzeit als französischer Mercedes, von schier grenzenloser Haltbarkeit und mit einer Solidität ausgestattet, die nie Zweifel aufkommen ließ. Ein 403 fuhr mit dem im Cabrio stets 58 PS starken und 1,5 Liter großen Vierzylinder zwar nie schnell, doch sicher ans Ziel. Dass sie ihn gerade in Afrika so liebten, beweist es.

> Außen prägte den 403 seine Unaufdringlichkeit. Pininfarina hatte die Form von Limousine und Cabrio gezeichnet. Sie zeigt, dass Eleganz keine schmachtenden Linien, keinen formalen Schmelz benötigt. Pininfarina gelang eine stimmige, unaufgeregte Balance der Proportionen.

> Ach, Peter Falk wollte all das nicht wissen, und Columbo





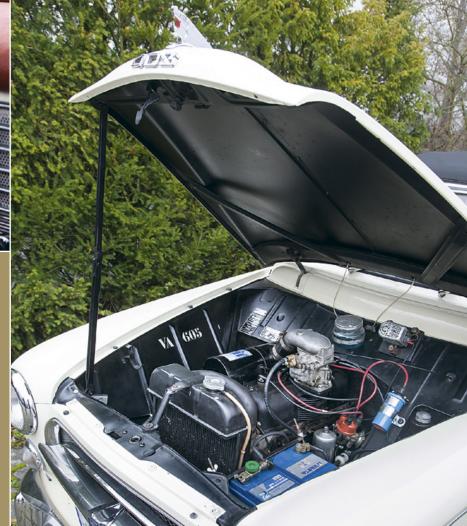








Peugeot neigte nicht zu Experimenten. Was sie bauten, sollte halten: Der 1,5-Liter-Vierzylinder arbeitet lange ohne Mucken, seine starke Präsenz in Afrika war Beweis dafür. Außergewöhnlich ist allein der seltene Weber-Doppelvergaser. Von dieser Version wurden nur rund 900 Exemplare verkauft



■ PEUGEOT 403 CABRIOLET

auch nicht. Ihm ging es nicht um Frankreich (Columbo parlierte auch auf Italienisch), nicht um Schönheit, nicht um Pininfarina. Schon gar nicht ging es ihm um Sonnenuntergangsfahrten auf dem Mulholland Drive. Seinen 403 fuhr er so gut wie immer geschlossen (nur sehr vereinzelt öffnete er das Verdeck). Er pflegte ihn nie, blieb schusselig hier und dort hängen, fuhr auf andere auf. Aber er mochte ihn sehr – und rettete ihn immer wieder über die Zeit.

Die Serie endete 2003, Peter Falk starb 2011. Wo seine beiden Peugeot geblieben sind, weiß niemand sicher. Am Drehort in Kalifornien sollen sie gestrandet sein, heißt es; doch auch ein Franzose behauptet, die Reste seinerzeit gekauft und daraus inzwischen wieder ein Auto aufgebaut zu haben.

ISSIKER aus dem Feursehen

In der Folge "Wein ist dicker als Blut" (1973) rollt Columbo in seinem ramponierten 403 Cabrio direkt vor den Eingang eines Luxusrestaurants. Irritiertes Staunen darüber dort, doch Columbo ficht das nicht an. "Sorgst du für dein Auto", sagt er, "dann sorgt es auch für dich." Thomas Wirth

Inspektor Columbos 403 Cabrio war irgendwie grau, dieses famose Exemplar von Christian Bohr von den Peugeot-Oldtimer-Freunden Rhein-Main trägt dagegen den Ton Ivoire. Columbo wäre das natürlich zu chic gewesen







Der Platz im Fond war Columbo egal, meist fuhr er alleine. Erstaunlich, wie angriffslustig der Peugeot-Löwe auf der Haube faucht – und dass sich Pininfarina, trotz aller Dezenz, ein neckisches Detail einfallen ließ: Der Tankstutzen findet sich unter einer Klappe im Rücklicht







PLUS/MINUS

Heute ist vergessen, welch exzellenten Ruf Peugeot in den 1950er-Jahren genoss: Die Pariser bauten Fahrzeuge von größter Zuverlässigkeit, formaler Balance und unbedingter Seriosität. Keine Aufreger, sondern Autos, die ihre Aufgabe stets klaglos erledigten. Mit seinen 58 PS gilt ein 403 motorisch zwar als emotionsarm, doch das Aggregat hält enorm lange - wie die gesamte Technik. Weniger dauerhaft zeigen sich die Karosserien. Rost findet sich insbesondere im Bereich der C-Säulen, da Peugeot den 403 hinten nicht mit geschlossenen Radhäusern ausgerüstet hatte - Schmutz und Wasser spritzen weit nach oben. "Tückisch ist auch der doppelte Boden des Cabrios", warnt Spezialist Hannes Fischer aus Offenbach: Von außen lässt sich der wahre Zustand des Blechs nicht beurteilen. Einfacher dagegen ist der Blick unter die abschraubbaren (und keinesfalls verschweißten!) Schwellerblenden.

ERSATZTEILE

Keine lange Suche ist nötig, wenn es um Technikteile geht. Hier sind die gut 1,2 Millionen gebauten Limousinen hilfreich: Rund um Motor, Getriebe oder Bremsen lassen sich die meisten Probleme lösen. Deutlich schwieriger wird es beim Blech: "Karosserieteile sind kaum zu finden", sagt Fischer, "und Nachfertigungen gibt es nicht." Das gilt für das Cabrio in besonderem Maße: Sogar die vorderen Kotflügel sehen anders aus. Trotzdem können Limousinenteile manchmal helfen - wie bei unserem Fotoauto.

MARKTLAGE

2050 Cabriolets hat Peugeot zwischen 1956 und 1960 gebaut, rund 360 davon soll es noch geben. Auch wenn nie viele Interessenten unterwegs sind: Treffen das richtige Auto und ein solventer Interessent aufeinander, werden heute schon vereinzelt bereits deutlich höhere Preise ausgehandelt, als die Kurve suggeriert.



Quelle: Classic Data. Preise für Autos in Zustand 2, d. h. gutem Zustand: entweder seltener, guter, unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht und aufwendig restauriert; technisch einwandfrei und mit leichten Gebrauchsspuren.

EMPFEHLUNG

Weil ein Großteil der 403 Cabriolets in Frankreich verkauft wurde, wird man dort auch heute noch am ehsten fündig; Sprachkenntnisse erleichtern die Suche. Von schlechten Autos ist eher abzuraten. Ein vermeintlich günstiges Zustand-4-Exemplar ist nur selten ein Schnäppchen: Jedes zu ersetzende Blech muss teuer von Hand angefertigt und eingepasst werden, fehlende Zierleisten gibt es nicht - die Folgekosten können deshalb immens sein.

TECHNISCHE DATEN

Motor: Reihenvierzylinder, vorn längs • seitliche Nockenwelle, über Kette angetrieben, zwei Ventile pro Zylinder, Fallstromvergaser Solex • Hubraum 1468 cm³ • Leistung 43 kW (58 PS) bei 4900/min • max. Drehmoment 101 Nm bei 2500/min Antrieb/ Fahrwerk: Viergang-Schaltgetriebe • Hinterradantrieb • vorn Einzelradaufhängung mit oberem Dreieckslenker und unterer Querblattfeder, hinten Starrachse mit Schraubenfedern, Schubstreben und Panhardstab • Reifen 165/380 Maße: Radstand 2660 mm • L/B/H 4470/1670/1485 mm • Leergewicht 1045 kg Fahrleistungen/Verbrauch: 0-100 km/h in 22 s • Spitze 140 km/h • Verbrauch 10,0 | N pro 100 km Neupreis: 13 390 Mark (1959)

HISTORIE

Der geschundene Peugeot war bei Columbo von Beginn an Programm: Seinen ersten Einsatz absolvierte das 403 Cabriolet 1971 in "Tödliche Trennung", den ein hoffnungsvoller Jungregisseur in Szene setzte - Steven Spielberg. Schon damals formte der alternde Wagen einen klaren Kontrast zur feinen automobilen Welt um ihn herum, wie sie zum Beispiel ein nobles Mercedes 280 SE Cabriolet verkörperte. In den 1990er-Jahren, zum Ende der Serie, stellte sich dieser Gegensatz als charmant überzeichnet dar, vor allem gegen Fahrzeuge wie einen Rolls-Royce Corniche, den ein Gegenspieler 1991 in "Tödlicher Jackpot" fuhr. Grandios auch, wie Inspektor Columbo, die Krawatte verrutscht, die Haare zerzaust, 1991 in "Der erste und der letzte Mord" in seinem 403 einen sorgfältig choreografierten Auto-Slapstick gegen ein Mercedes-Coupé der 126er-Baureihe absolvierte. Er und sein Peugeot schienen da schon längst aus der Zeit gefallen.



BMW 750iL (1987-1994) In "Niemand stirbt zweimal" (1991) tritt der luxuriöse



Chevrolet 3100 (1955-1960) Er schleppte Columbos 403 in "Blutroter Staub" (1976) ab



Rolls-Royce Silver Shadow (1965-1980) Die noblen Engländer waren immer wieder zu Gast



Jaguar E-Type (1961-1974) Serienheld zum einen, zum anderen Peter Falks Privatwagen

Alltagstauglichkeit	*	*	*	**
Reparaturfreundlichkeit	*	*	*	**
Ersatzteilversorgung	\star	*	☆	2
Unterhaltskosten	*	*	*	**
Verfügbarkeit	\star	*	$\stackrel{\wedge}{\sim}$	\$\$
Preisprognose	*	*	\star	**

ADRESSEN

Club: www.peugeot.de/amicale/clubs/uebersicht Literatur: Halwart Schrader: Peugeot 203, 403, 404 - Schrader-Motor-Chronik Band 19. Schrader Automobil-Bücher, 1987 (antiquarisch)



Der vorlaute

ein Computer, ein Mann." Diese Ankündigung genügte 1982, um Millionen an die Mattscheibe zu fesseln und den jungen Privatsender RTLplus bundesweit bekannt zu machen. Die Zuschauer sahen, wie irgendwo in der Wüste Kaliforniens in der Dämmerung ein schwarzer Pontiac Trans Am auf sie zuhält. Am Lenkrad (oder, richtiger, dem Steuerhorn aus einem Gull-

chael Knight von der Foundation für Recht und Verfassung. Seine Mission: Ein Mann und sein Auto kämpfen gegen das Unrecht.

Kämpfen? Ein Auto? Anfang der 80er passte es noch (oder sollte man sagen: schon?) zur allgemeinen Technikgläubigkeit, einem Haufen Blech die Fähigkeiten eines Lebewesens anzudichten. Heute,

"Er kommt. Knight Rider. Ein Auto, wing-Flugzeug): David Hasselhoff als Mi- mehr als 30 Jahre später, ist ein Teil von dem, was George Barris (siehe Heft 1/2016) und die Fernsehmacher ihrem Wunderauto K.I.T.T. ("Knight Industries Two Thousand") an fiktiven Talenten mitgaben, Realität geworden.

> Der Vorläufer des einstellbaren Motorsounds funktionierte beim "Knight Rider"-Pontiac allerdings noch andersherum, hieß "silent mode" und machte die bolle-



Pontiac

Sprechen und selbstständig fahren, das kann heute jedes Oberklasse-Auto. Für K.I.T.T. sind sie trotzdem harmlose Blechkisten - denn nur er zeigt Gefühle

Adaptiver Tempomat und Lenkungsassistent waren im Programm "Auto Cruise" kombiniert. Der Selbstfahr-Modus arbeitete - zumindest in der Serien-Theorie - so gut, dass Michael sich unterwegs mit einem Nickerchen von der letzten Prügelei erholen konnte.

Das Highlight war jedoch die künstliche Intelligenz, mit der K.I.T.T. noch heute mit ihm zu stellen.

rige Krawall-Kiste leise wie ein E-Mobil. jeden Bordcomputer mit Sprachsteuerung alt aussehen lässt. Statt reiner Befehlsempfänger zu sein, setzte er auf Dialog, dachte und fühlte mit. Ging es nicht nach seiner roten Scanner-Nase, konnte er auch schon mal pampig werden. Nicht umsonst nannte Michael ihn "Kumpel". Wohl wissend, dass er ohne dieses Wunderauto ein Nichts wäre, war er stets bemüht, sich gut

Eine einzigartige Molekularversiegelung machte K.I.T.T. unzerstörbar, und der "Super Pursuit Mode" katapultierte ihn notfalls auf über 300 Meilen pro Stunde, rund 480 km/h. Wer träumt da noch von einem Bugatti Veyron? Endgültig unglaubwürdig machte sich der Fernseh-Pontiac allerdings mit seinem Jesus-ähnlichen Talent, übers Wasser fahren zu





Der mit dem Alter kritischer und kundiger gewordene Fan stellt sich heute die Frage: Wieso haben die TV-Macher in einer Zeit, in der sogar ein chronisch klammer Detektiv wie Magnum seine Fälle im Ferrari lösen durfte, einen vergleichsweise profanen Pontiac genommen, um ihn zum Über-Auto zu stilisieren?

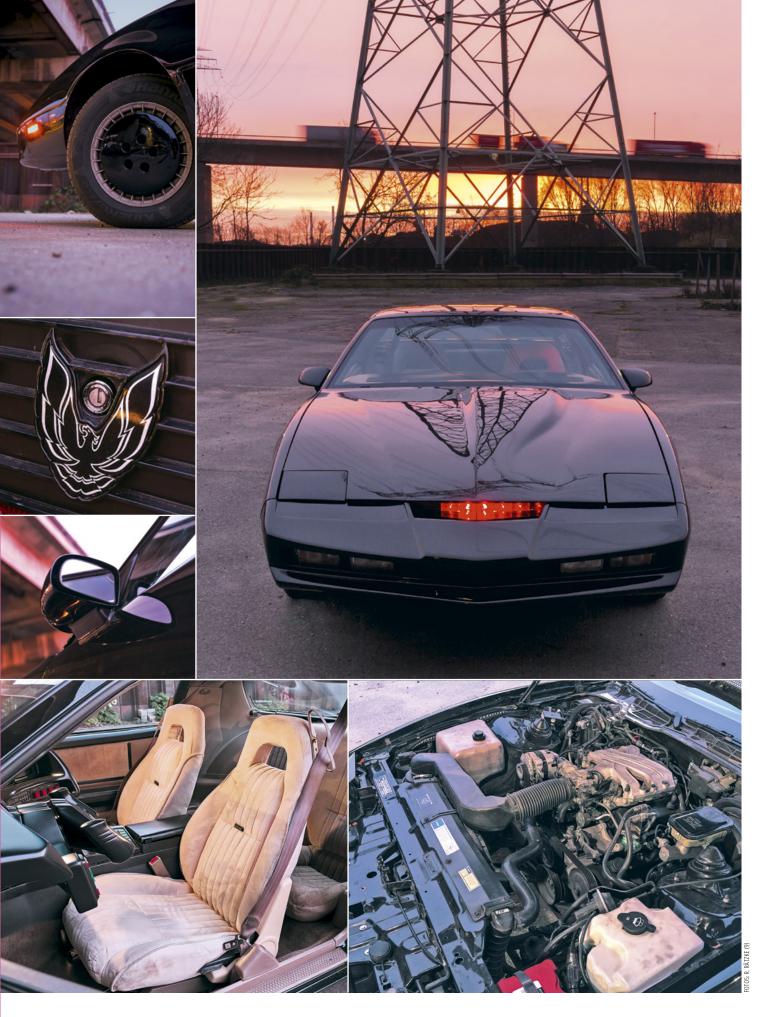
KLASSIKER aus dem Fernsehen Zwar stand das Pony Car Firebird seit dem Baureihen-Debüt 1967 für viel Power bei schmalem finanziellem Einsatz. Doch gerade die dritte Generation, die mit der Serie 1982 startete, brach mit dieser Tradition. Dem Basismodell musste zunächst sogar ein 2,5-Liter-Vierzylinder mit asthmatischen 92 PS reichen. Wurde der mit der Dreistufenautomatik kombiniert, konnte ein Mercedes 200 D vom Taxistand ein ernster Gegner sein. Selbst die frühen Topmodelle namens Trans Am holten aus ihrem Fünfliter-V8 gerade mal 165 PS. Und auch wenn GM bis zum Modellwechsel 1992 noch kräftig nachlegte: Firebird fahren blieb immer mehr Schein als Sein.

Somit passen Pontiac und K.I.T.T. dann doch ganz gut zusammen. Der vom Hamburger "Knight Rider"-Fan Marco Maltzahn aufwendig umgebaute Firebird auf unseren Fotos (Details siehe unter www.kitt-hh.de) provoziert reihenweise hochgereckte Daumen. Was keiner sieht: Statt gegen das Unrecht kämpft der Fahrer hier eher mit der Maschine. Das Flugzeug-Steuer ist viel zu groß. Wer nicht ausgesprochen breitbeinig sitzt, rammt sich in jeder Kurve die spitzen Enden in die Oberschenkel. Beim Aussteigen reißt man jedesmal fast den halben Armaturenträger ab, und die vielen Lämpchen legen auch nachts das Tragen eine Sonnenbrille nahe.

Dennoch haben die Produzenten mit ihrer Fahrzeugwahl ins Schwarze getroffen. Das Coupé könnte mit seinem kantigreduzierten Design und den Schlafaugen-Schweinwerfern kaum zeitgeistiger sein. Schlichtes Schwarz ist die perfekte Bühne für die Technikfantasien einer ganzen Generation. Und trotzdem ist es K.I.T.T., der Wärme in die Serie bringt, der da ist, wenn Michael in der Klemme sitzt und wieder in seine Uhr flüstert: "Kumpel, ich brauche Verstärkung!" Malte Büttner



Außen blieben die "Knight Rider"-Macher dicht am Original. Flächige Räder und aerodynamische **Außenspiegel** waren genauso Standard wie die in den 80ern unerlässlichen Schlafaugen. Die beigen Plüschsitze stehen trotz integrierter Nackenstützen im krassen Gegensatz zum Sport-Anspruch von K.I.T.T. Das gilt auch für den soundstarken und leistungsarmen 3.1-Liter-V6. **Untrügliches Erkennungs**zeichen ist die rote Scannerleiste mit dem Wanderlicht





PLUS/MINUS

Ob mit oder ohne "Knight Rider"-Ornat: Wer sich für die dritte Generation des Pontiac Firebird entscheidet, kann sich auf reichlich "K.I.T.T"-Publicity einstellen. Nur ein Fall für Cineasten ist er deshalb lange nicht. Vielmehr ist er eine der günstigsten Möglichkeiten, einen Ami zu fahren. Die sportliche Form ist serienmäßig, ab dem 3,1-Liter-Sechszylinder gesellt sich noch Sound dazu, mit dem V8 stimmen auch die Fahrleistungen. Die Technik ist simpel, aber robust. Extravagante Ideen gibt es ebenso wenig wie große Probleme. Fahrzeuge aus den letzten Baujahren müssen noch etwas auf das H-Kennzeichen warten. Auch wenn der Katalysator früh zur Serienausstattung gehörte, ist Euro 2 nicht Standard, eine hohe Steuer die Folge. Ein originalgetreuer Seriennachbau ist sehr aufwendig, kostet ein Vielfaches des Zeitwertes und ist daher nur was für echte Fans.

ERSATZTEILE

Der Firebird ist ein GM-Großseriengewächs. Das merkt man auch bei der Ersatzteilsituation. Fast alles ist zu bekommen. Gerade Verschleißteile sind sind oft günstiger als bei einem neuen europäischen Kompakten. Blechteile sind zwar nur noch als Nachbauten im Angebot, die gelten aber in Bezug auf ihre Passform als brauchbar. Eng wird es wie bei den meisten Klassikern erst bei Teilen der Innenverkleidung und seltenem Zubehör. Hier hilft oft nur die Suche bei Spezialisten in den USA. Mit der Entfernung steigt aber auch der Preis.

MARKTLAGE

Umbauten sind selten, das Angebot an Serienfahrzeugen ist klein. Am häufigsten gibt es den Sechszylinder. Ordentliche Autos kosten gut 6000 Euro. Gefragter ist der V8, im ordentlichen Zustand 10 000 Euro. Die kräftigen GTA-Modelle mit 5,7 Liter Hubraum sind die Spitze. Die Vierzylinder sind so selten wie unattraktiv.



Quelle: Classic Data. Preise für Autos in Zustand 2, d. h. gutem Zustand: entweder seltener, guter, unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht und aufwendig restauriert; technisch einwandfrei und mit leichten Gebrauchsspuren

EMPFEHLUNG

Es lohnt die Suche nach einem originalen V8 mit vollständiger Historie. Frühe Modelle bis zur ersten Überarbeitung 1985 sind extrem selten, Modelle der letzten Serie, erkennbar an der neuen Frontpartie und dem mit billigen 90er-Jahre-Rundkunststoff verschandeltem Interieur, am meisten vertreten. Die goldene Mitte sind die Baujahre 1985 bis 1989. Sie kombinieren den klassischen Entwurf mit gereifter Qualität. Zudem steht das H-Kennzeichen vor der Tür. Ideale Ergänzung: das T-Top mit herausnehmbaren Dachhälften.

TECHNISCHE DATEN

Motor: Sechszylinder in V-Form, vorn längs • zentrale Nockenwelle, über Kette angetrieben, 2 Ventile pro Zylinder, elektronische Einspritzung AC-Rochester • Hubraum 3135 cm3 • Leistung 103 kW (140 PS) bei 4400/min • max. Drehmoment 244 Nm bei 3600/min Antrieb/Fahrwerk: Vierstufenautomatik • Hinterradantrieb • Einzelradaufhängung mit Schraubenfedern vorn, Starrachse mit Längslenkern, Schraubenfedern und Panhardstab hinten • Reifen 215/65 R 15 Maße: Radstand 2565 mm • L/B/H 4960/1840/1260 mm • Leergewicht 1415 kg Fahrleistungen/Verbrauch: 0-100 km/h in 10,5 s • Spitze 190 km/h • Verbrauch 11,0 l S pro 100 km **Neupreis:** 12 690 Dollar (1992)

HISTORIE

Der Polizist Michael Long wird angeschossen und beinahe tödlich verletzt. Nach zahlreichen Operationen ist er wieder fit und kämpft mit neuer Identität als Michael Knight gegen das Böse. Sein Auto, ein schwarzer Pontiac Firebird Trans Am, wird während der Reha-Phase zum Überauto modifiziert. Dass das Modell eigentlich eher dem bürgerlichen Lager, statt dem der Supersportler zuzuordnen ist, wird in der Serie nicht aufgegriffen. Gegen K.I.T.T. haben auch Lamborghini und Ferrari keine Chance. In der Serie soll er durch K.A.R.R. ersetzt werden, der alles noch etwas besser kann, jedoch charakterliche Defizite aufweist. Die 2008 neu aufgelegte Version, in der Justin Bruening den Sohn von Michael Knight spielt, der eine Nebenrolle abbekam, greift auf dasselbe Rezept zurück. Ein schwarzer Shelby Mustang GT 500KR ist der Held. Die frühen Erfolge ließen sich nicht fortsetzen, nach einer Staffel war Schluss.



Kampf-Lkw auf Peterbilt-Basis. Rast wie bei "Duell" am Ende über eine Klippe



K.A.R.R. Der Prototyp taugt nicht 7III KITT -Nachfolge. Er ist einfach zu egoistisch



Das mobile Hauptquartier der Foundation hängt an einer GMC-Zugmaschine

Alltagstauglichkeit	****
Reparaturfreundlichkeit	****
Ersatzteilversorgung	****
Unterhaltskosten	***
Verfügbarkeit	★★ ★ ☆☆
Preisprognose	★★ ★ ☆☆

ADRESSEN

Clubs: www.kit-hh.de, Besitzer www.knightrider.de; Fan-Seite **Literatur:** Elmar A. Schulte: Das Knight Rider Buch (2009), mit K.I.T.T-Bauanleitung, 344 Seiten, antiquarisch ab ca. 50 Euro



Nicht nur der Zustand ist für uns von Wert. Wir betrachten auch die Historie.

Classic Data – die Sachverständigenorganisation für die Bewertung klassischer Fahrzeuge

www.classic-data.de





Seinen ersten Kratzer kriegt er in Folge 9 ab – der Golf, nicht Udo Brinkmann. Der hat schon in Folge 3 gelernt, dass der Ex von Lernschwester Elke eine kräftige Rechte hat. So ist es eben, das Leben eines Schürzen jagenden Jungarztes: risikoreich und testosterongetrieben. Aber nicht so vulgär, dass es Mitte der 80er die Häkeldeckchen auf den Fernsehapparaten

hätte entflammen können. Denn Udo (alias Sascha Hehn) fährt wenigstens einen Arztkittel auf Rädern: ein Golf Cabrio, Sondermodell "weiß".

Die Türen öffnet der Frauenschwarm selten. An Frontscheibenrahmen und Überrollbügel festhalten, sich sportlichelegant hineinschwingen und die Sneaker mit den weißen Tennissocken in den Fuß-

raum rutschen lassen – das ist viel cooler und wird zum Running Gag.

Schnell entwickelt sich "Die Schwarzwaldklinik" über sechs Staffeln hinweg zur erfolgreichsten Fernsehserie ihrer Zeit. Dass Klausjürgen Wussow als Professor Klaus Brinkmann, Udos Vater, nur eine Rolle spielt und im wahren Leben kein Chefarzt ist, wollen Heerscharen von





Die nach oben

öffnende Luke am

das Beladen, doch

die Rücksitzlehne

lässt sich umlegen.

bare Seitenscheiben

mand, der fünfte Gang heißt "Formel E" -

Nur halb versenk-

hinten stören nie-

Heck erschwert

Zuschauern nicht wahrhaben. Sie überfallen das Glottertal, um Brinkmann zu besuchen. Oder wenigstens das vermeint-

liche Krankenhaus, das als Sanatorium eigentlich Klinik Glotterbad heißt und keine Besucher empfängt.

"Einen positiven Effekt hatte die Popularität der Serie allerdings", erinnert sich Dr. Marcus Plonsker, ein echter Arzt: "Ich war damals beim Rettungsdienst. Bevor es die ,Schwarzwaldklinik' gab, hatten wir immer Probleme, ältere Leute ins Krankenhaus zu schaffen. Plötzlich sind sie beinahe freiwillig eingestiegen!" Der Sammler fährt den weißen Golf auf diesen Seiten, ein Exemplar von 1987. In jenem Jahr von VW in "Quartett" umbenannt, gibt es das Ton-in-Ton-Modell damals auch noch in Grau, Blau

und Rot; die "Avus"-Aluräder sind stets serienmäßig.

Doch zurück zum ersten Kratzer: Gerade hat Udo Brinkmann sich sockenfein hinters Lenkrad geschwungen, als ein schwarzer Pininfarina Spider beim Einparken an der Stoßstange seines Golf hängen bleibt. Am Steuer: Dr. Katarina Gessner, die neue Anästhesistin, Theologen-Tochter außerdem, und nach dieser ersten Begegnung schon binnen drei Folgen Ehefrau eines zur Monogamie bekehrten

Nein, an Tempo und an schönem Wetter mangelte es der "Schwarzwaldklinik" nie. Die 72 PS im Golf mögen für die Kamera ausgereicht haben und um in Brinkmanns Hofeinfahrt die Kieselsteine spritzen zu lassen. Die Realität ist aber dann doch nicht ganz so schwungvoll wie Sascha Hehn.

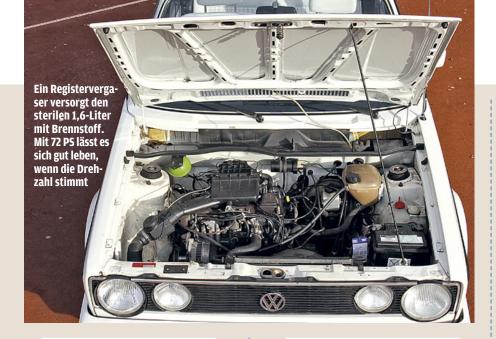
Die serienmäßigen Sportsitze sind

aber nur dekorative Funktion, ähnlich wie das Häkeldeckchen auf der Flimmerkiste. Und weil es angesichts der langen Schaltwege im Käfer-Stil nichts nützt, wenn man den dritten Gang zwar präzise, aber erst jenseits der Reichweite des rechten Arms antrifft, muss man sich oft nach vorne beugen. Sein maximales Drehmoment erreicht der Motor schon bei 2500 U/min. Wirklich elastisch wirkt der sterile Vierzylinder aber trotzdem nicht. Außerdem ist bei 140 km/h Schluss.

Doch während das Fahrvergnügen vor allem darin liegt, die richtige Drehzahl zur gewünschten Entspannung zu finden, will bei offenem Verdeck sowieso niemand so schnell durchs Glottertal kurven. Außer dem heiratswilligen Udo, der in Folge 10 vermutlich einen zweiten Kratzer ins Auto macht, als er von vorn über die Motorhaube einsteigt. Professor Brinkmanns mahnender, väterlicher Rat dazu: "Udo! Zu viel Fröhlichkeit ist vielleicht auch nicht das Richtige!" Frederik E. Scherer







PLUS/MINUS

Wie alltagstauglich ein alter Golf heute noch ist, muss wohl kaum mehr erwähnt werden. Nach 30 Jahren ist aber auch nicht mehr alles so wie früher: Die Mängel, der Status und die Szene haben sich gewandelt. Die früher so strenge Trennung in luft- und wassergekühlte Fangemeinden weicht auf - schon deshalb, weil das Golf Cabrio als Alltagsfahrzeug kaum noch stattfindet. Besonders gute und originale Exemplare machen auch Dogmatikern Freude, wenn A-Säulen, Radläufe und das Blech unter den Plastikblenden der späten Modelle nicht mürbe sind. Bei kaputter Dichtung geht außerdem der Heckscheibenrahmen hops – nicht zu vergessen, dass Mängel am Verdeck schmerzhaft ins Geld gehen können, wenn sie sich häufen. Konstruktiver Schwachpunkt aller Gölfe: Das Tankrohr im Radkasten wird durch hochgeschleuderten Dreck irgendwann so porös, dass der Sprit davonläuft.

ERSATZTEILE

Klar, die Verschleißteile gehen für einen Golf I nicht aus. Und sogar Cabrio-Spezifisches lässt sich beschaffen wie etwa Komponenten des Verdecks, vom Spannseil bis zur Außenhaut. Dabei ist die Zubehörqualität (bis auf nachgefertigte Heckscheibenrahmen) meist ordentlich. Der "Hermelin"-Stoff der weißen Innenausstattung ist noch als Meterware zu bekommen, "Avus"-Räder indes gar nicht mehr. Da sie teils lackiert, teils poliert sind, lehnen mitunter selbst Fachbetriebe die Aufarbeitung ab.

MARKTLAGE

Zu lange war das Golf Cabrio zweierlei: alltäglicher Gebrauchsgegenstand einerseits, aber auch Liebling der Tuner vom Wörthersee. Beides hat von den 389 000 gebauten Exemplaren nicht viele übrig gelassen: Verbrauchte und verbastelte Autos sind Legion, gute tauchen aber immer wieder auf - sie müssen nur gefunden werden.



Quelle: Classic Data. Preise für Autos in Zustand 2, d. h. gutem Zustand: entweder seltener, guter, unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht und aufwendig restauriert; technisch einwandfrei und mit leichten Gebrauchsspuren.

EMPFEHLUNG

Youngtimer-Sammler halten verstärkt nach Baujahren vor dem ersten Facelift 1983 Ausschau, erkennbar am frühen Golf-I-Tacho. Wer sinnvoll einkaufen, aber nicht bloß gemütlich cruisen will, greift zum sparsamen, aber flotten 98-PS-Einspritzer mit Kat: Gerade die Sondermodelle der Jahre 1990 bis 1993 (z. B. "Classicline" oder "Etienne Aigner") sind, wenn gepflegt, besonders wertstabil. Die Quartett-Modelle hat die Fangemeinde noch nicht so sehr im Blick, hier kann es noch Schnäppchen geben.

TECHNISCHE DATEN

Motor: Reihenvierzylinder, vorn quer • eine obenliegende Nockenwelle, über Zahnriemen angetrieben, zwei Ventile pro Zylinder, ein Register-Fallstromvergaser • Hubraum 1595 cm³ • Leistung 53 kW (72 PS) bei 5200/min • max. Drehmoment 123 Nm bei 2500/min Antrieb/Fahrwerk: Fünfgang-Schaltgetriebe • Vorderradantrieb • Einzelradaufängung, vorn an MacPherson-Federbeinen, hinten an Längslenkern und Federbeinen • Reifen 155 SR 13 Maße: Radstand 2400 mm • L/B/H 3815/1635/ 1395 mm • Leergewicht 980 kg Fahrleistungen/Verbrauch: 0-100 km/h in 13,5 s • Spitze 154 km/h • Verbrauch 9,5 l N pro 100 km **Neupreis:** 25 155 Mark (1987)

HISTORIE

1974 kommt der Golf auf den Markt, ein tugendhafter Vollpragmatiker, ganz im Gegensatz zum Käfer, den er beerbte. Dessen Cabrio-Variante verkauft sich immer noch gut, doch VW hat Mitte der 70er Angst vor möglichen Verschärfungen der Sicherheitsvorschriften auf dem so wichtigen US-Markt. Das luftgekühlte Heckmotor-Fossil hat ausgedient, scheint es. Die Entwicklung eines Golf Cabriolets beginnt 1977 - in Osnabrück, bei Karmann, wo alle Stoffmützen-VW vom Band laufen. Ohne Blechdach muss der Golf umfangreich verstärkt werden, doch lassen sich die Ingenieure einen praktischen Kniff einfallen: Ein Überrollbügel schützt die Karosserie vor unerwünschten Verwindungen und die Passagiere vor Dachschäden. Erst auf dem Genfer Salon 1979 gibt das Golf Cabrio sein Debüt und läuft bis 1993 vom Band, insgesamt 389 000-mal. Vom zehn Jahre zuvor gestarteten Golf II, den es bis dahin überlebt, wird es nie ein Cabrio geben.



Pininfarina Spider (Folge 9) Dr. Katarina Gessner fährt schlecht, aber im schicken Wagen



Range Rover (ab Folge 14) Udo Brinkmann nutzt, frisch geläutert, mit Familie den Großraum-Wagen



Audi 200 Turbo (ab Folge 1) Als stereotyper Kunde fährt Professor Brinkmann mehrere Audi



Nissan 300ZX (Folgen 1-7) Vater Brinkmanns Ex Elena Bach verunglückt im Nippon-Sportler

Alltagstauglichkeit	*	*	*	*	$\stackrel{\wedge}{\sim}$
Reparaturfreundlichkeit	*	*	*	*	*
Ersatzteilversorgung	*	*	*	*	☆
Unterhaltskosten	*	*	*	☆.	☆
Verfügbarkeit	*	*	*	☆.	☆
Preisprognose	*	*	*	☆.	☆

ADRESSEN

Clubs: www.golfcabrio.de, www.golf1-ig.de Literatur: Hans J. Schneider: VW Golf I, 240 Seiten, Schneider Media 2014, 24,90 Euro; Russell Hayes: VW Golf Story: Alle Generationen seit 1974, 320 Seiten, Motorbuch Verlag 2015, 39,90 Euro



Der falsche



 \blacksquare "In the Air Tonight", natürlich. Man muss nicht drumherum reden: Dieses Auto funktioniert ausschließlich über die Fernsehserie "Miami Vice". Drogenfahnder Sonny Crockett (Don Johnson) trug darin Sakkos mit hochgekrempelten Ärmeln und wohnte mit dem Alligator Elvis auf einem Segelboot. Er fuhr in der Biscayne Bay Powerboat und auf der Collins Avenue Ferrari, jedenfalls fast. Für den Undercover-Cop sollte das Ganze eine Tarnung sein. Am Ende war es dann aber viel mehr, denn es sah aus, als wäre er so geboren worden.

Die halbseidene Hauptfigur, dazu pastellfarbene Bikinis, Neonlicht, schnelle Schnitte, Popmusik: Damit wurde im Herbst 1984 die passende Traumwelt für das Jahrzehnt des Hedonismus erschaffen. Sonny Crockett verdichtete das Lebensgefühl in einer Person, mit Ray-Ban-Wayfarer-Sonnenbrille im schnellen Cabrio. Das fährt seitdem im kollektiven Gedächtnis nicht mit Benzin, sondern mit der Musik von Phil Collins.

Also: "In the Air Tonight". Heute mal nicht auf der Collins Avenue, sondern auf dem Düsternbrooker Weg in Kiel. Das klingt jetzt kruder, als es ist, immerhin haben wir Fördeblick und den mondänen Kieler Yachtclub im Rücken. Vor uns liegt das Rotlicht-

Aus den Lautsprechern pulsieren die leicht dahingeklopften Töne der Drum Machine Roland CR-78, die den ruhigen Klangteppich lieferte, auf dem das Lied seine Dramatik entfaltete; buppbapp-buppbapp-buppbupp-

In der wichtigsten Serie der 80er-Jahre Alligator auf einer Segeljacht und fuhr einen superteuren Sportwagen.
Zum Glück können wir wenigstens das mit dem Auto originalgetreu nachstellen

McBURNIE

bapp, buppbapp-buppbapp-buppbuppbapp. Hektik wäre jetzt unpassend. Also legen wir Mittel- und Zeigefinger auf die linke Speiche des Lenkrads mit dem Ferrari-Pferd und relaxen bei Ortsgeschwindigkeit im Ledersessel. Eine Wayfarer-Brille lag zum Glück im Handschuhfach.

Das Miami-Feeling stellt sich von ganz alleine ein. Mag sein, dass wir von Düsternbrook aus betrachtet befremdlich wirken. Vom Auto aus färbt sich die Umwelt jedenfalls nach wenigen buppbapp-buppbapp-buppbapp-buppbapps pastellpassend für den Film im eigenen Kopfkino.

Was der Sache dienlich ist: dass hier weder ein schriller Motor noch ein sperriges

Schaltgetriebe und eine bleischwere Kupplung zur Anspannung zwingen. Das Tempo wird in aller Ruhe mit dem Gasfuß reguliert, dem stoischen V8 und einer weichen Dreistufenautomatik sei Dank. Die Lenkung ist unsportlich. Diese technischen Angaben klingen in Zusammenhang mit einem "Ferrari" zunächst so disharmonisch wie die jetzt einsetzende E-Gitarre bei "In the Air Tonight". Das Ganze erweist sich dann aber als ebenso geniale Kombination.

Crockett hat es nie thematisiert, sondern immer von seinem "Ferrari" gesprochen. Aber er fuhr nie einen 365 GTS/4 Daytona Spider, sondern eine Replica der Karosseriebaufirma McBurnie. Die hatte nur Blinker, Stoßstangen und Türgriffe aus dem Ferrari-Regal genommen und ansonsten GFK-Karosserien in Daytona-Optik über alte Corvette der 70er-Jahre-Baureihe C3 gestülpt.

Für das Miami-Feeling ist das Voraussetzung. Der Ferrari-Ferrari ist mit seinem schweren Zwölfzylinder auf der Vor-

Das Cockpit ist dem

des echten Ferrari

365 GTS/4 erstaun-

beim Sitzdesign und dem ovalen Metalldekor um die Arma-

turen. Den Automa-

tikwählhebel und

es im Davtona Spider

das CD-Radio gab

natürlich nicht

lich ähnlich, etwa

derachse ein Gran Turismo für schnelle Strecken. Bei niedertourigem Herumgejuckel wirkt er laut und eckig. Er fährt nie zur Musik; er gibt den Takt vor.

Cruisen kann nur dieser Corvette-Ferrari. Buppbappbuppbapp; das muss jetzt nicht einmal heißen, dass er langsam ist. Kickdown ist möglich, und wenn die Automatik den Zweiten

Das Heck des McBurnie ist etwas schmaler, die Radhäuser sind breiter ausgestellt als beim Original







Irgendwer hat
im Handschuhfach
eine Plakette angebracht, derzufolge
genau dieses Auto
am "Miami Vice"-Set
war - vielleicht
für Fotoaufnahmen,
erwiesen ist das
bisher nicht. Ein Kofferraum fehlt,
dort sitzt lediglich
ein großer Tank.
Speichenräder gab
es beim Daytona ab es beim Daytona ab Werk nie

McBURNIE

eingelegt hat, kommt der Wagen auch schnell genug auf Touren, um eine Verfolgungsjagd mit Anstand zu absolvieren. Aber erstens passt das jetzt nicht zur Musik, zweitens sind in den Seitenstraßen des Rotlichtviertels im Vorbeifahren keine des Drogenschmuggels Verdächtigen zu entdecken, und drittens, das muss man sagen, sollte sich die Verfolgungsjagd auch auf das Stadtgebiet beschränken, wenn an der Autobahnauffahrt kein echter Ferrari zum Fahrzeugwechsel bereitsteht.

Ab 110 km/h macht sich nämlich die Fahrwerktechnik aus dem Land der begrenzten Geschwindigkeiten mit Blattfedern hinten bemerkbar. Auch die Bremsen sind nicht für Raserei gemacht. Dreiecksfenster an den Türen gibt es auch keine; bei heruntergelassenem Fenster zieht es kräftig.

SSIKER aus dem Feursehen

"No, you don't fool me", singt Phil Collins jetzt, und in der Tat denken wir am Steuer dieses Ferrari nicht einen Moment lang, wir säßen am Steuer eines Ferrari. Das ist der Witz: Sonny Crockett hat im kollektiven Gedächtnis die Fälschung über das Original erhoben. Sie ist heute originaler, als es das Original je sein könnte. H. Hinze







Unter der Haube steckt der robuste Corvette-V8 mit 350 cubic inch, also 5,7 Liter Hubraum. Im Ferrari wäre hier ein sensibler 4,4-Liter-V12. Schriftzüge und Blinker gehören zu den wenigen Ferrari-Teilen am McBurnie, stammen allerdings nicht vom Daytona, sondern vom Mondial





PLUS/MINUS

Weil der McBurnie auf Corvette-Technik basiert, ist er erst mal ein solider und in Maßen sogar alltagstauglicher Sportwagen. Er bietet zwei Personen bequem Platz, die Bedienung ist einfach, der Windschutz angenehm. Der Fahrspaß in der Stadt und auf Landstraßen ist groß. Die Langstrecken- und Autobahntauglichkeit leidet allerdings darunter, dass die Straßenlage unpräziser wird, sobald man schneller als mit US-Highway-Tempo fährt. Mit hochgefahrenen Seitenscheiben lässt es sich im Cockpit zwar noch lange aushalten, aber ob das Dach bei einsetzendem Platzregen wasserdicht ist, vermag heute keiner zu sagen. Der Benzinverbrauch ist natürlich erheblich. Einen Kofferraum gibt es außerdem nicht (da sitzt der Tank), und eine Gepäckablage im Innenraum fehlt mangels Rückbank ebenso. Diese Einschränkung macht schon die Kurzstrecke zum Einkaufen kniffelig.

ERSATZTEILE

Die Ersatzteillage ist besser, als man es bei einem Kleinserienmodell eines vor Jahren geschlossenen Karosseriebauers erwartet. Die gesamte Technik stammt von der Corvette (C3) und ist verfügbar, oft in verschiedenen Preis- und Qualitätsstufen. Die wenigen Ferrari-Teile sind zu Horrorpreisen beim Hersteller erhältlich, ein Blinker vorne für weit über 1000 Euro. Kleine Schäden an der GfK-Karosserie sind gut zu reparieren, komplette Teile nachzubauen ist billiger, als sie in Blech zu dengeln.

MARKTLAGE

Die Zahl der in Deutschland befindlichen Autos lässt sich an einer Hand abzählen. Ein Blick nach Italien kann lohnen: Der McBurnie sieht ja aus wie ein Ferrari, da sind ein paar Italiener schwach geworden. Im Herstellungsland USA werden regelmäßig Autos für 20 000 bis 40 000 Dollar angeboten, plus Transport und Zoll natürlich.



Quelle: Classic Data. Preise für Autos in Zustand 2, d. h. gutem Zustand: entweder seltener, guter, unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht und aufwendig restauriert; technisch einwandfrei und mit leichten Gebrauchsspuren.

EMPFEHLUNG

Richten Sie sich auf eine weltweite Suche ein, und beachten Sie die dafür geltenden Regeln: Bei Zustandsbeurteilungen und Restaurierungen sind deutsche Maßstäbe oft strenger als die in anderen Ländern. Auch Betrug ist möglich. Planen Sie Zeit für den Zulassungsprozess und Umrüstkosten ein, gerade bei Replicas sind Sie in Gottes Hand! Ein echter Ferrari ist übrigens keine Alternative: Originale Spider kosten 1,5 Millionen Euro, nachträglich aufgeschnittene Coupés immer noch halb so viel.

TECHNISCHE DATEN

Motor: V8, vorn längs • zwei Ventile pro Zylinder, angetrieben über eine zentrale Nockenwelle und Stoßstangen • Vergaser • Hubraum 5657 cm3 • Leistung 180 kW (245 PS) bei 5200/min Antrieb/Fahrwerk: Dreistufenautomatik • Hinterradantrieb • vorn Trapez-Dreiecksquerlenker, Schraubenfedern, hinten Querblattfeder • Reifen 215/70 R 15 Maße: Radstand 2489 mm • L/B/H 4600/1755/1235 mm • Leergewicht 1590 kg Fahrleistungen/Verbrauch: Fahrgeräusch 83 dB (A) • 0-100 km/h ca. 8 Sekunden • Spitze 200 km/h • Verbrauch ca. 16 l N pro 100 km **Neupreis:** ca. 50 000 Dollar (1987)

HISTORIE

In der Pilotfolge von "Miami Vice" war kurz ein echter Ferrari 365 GTS/4 Daytona Spider zu sehen. Die Produktionsfirma soll ihn von einem Privatmann gemietet haben, der ihn aber nach einem teuren Schaden zurückzog. So kam der Nachbau von Mc-Burnie Coachcraft ins Fernsehen. Zu Beginn der dritten Staffel wurde er gesprengt, weil Ferrari der nun populären TV-Serie zwei schwarze Testarossa zur Verfügung stellte. Wegen der besseren Sichtbarkeit bei Nachtaufnahmen wurden sie allerdings nach kurzer Zeit weiß lackiert. Für Stunts wurde ein De Tomaso Pantera von 1972 mit Testarossa-Karosserie verwendet, zu erkennen an Felgen mit geringer Einpresstiefe. Die teuren Autos gehörten zur Tarnung (und zum Image) des verdeckt arbeitenden Drogenfahnders Sonny Crockett, ebenso wie sein Wohnsitz auf einer Endeavour-42-Segeljacht und sein Wellcraft-38-Powerboot. An dessen Stelle kam teilweise eine Chris Craft Stinger 390 zum Einsatz.



Ferrari Testarossa (1984-1991) Ab der dritten Staffel stellte Ferrari



Testarossa (1984-1991) ... sie wurden in schwarz geliefert, aber bald weiß lackiert

Ferrari



Endeavour 42 (1984-1991) Crocketts Jacht lag als Wohnsitz im Hafen und legte nur selten ah



Wellcraft 38 Scarah (1986) Das Powerboot sollte Crockett für Schmuggler interessant machen

Alltagstauglichkeit	$\star\star$
Reparaturfreundlichkeit	***
Ersatzteilversorgung	****
Unterhaltskosten	****
Verfügbarkeit	*****
Preisprognose	***

ADRESSEN

Foren: www.corvetteforum.de. www.classic-corvetteforum.de Film und Musik: Miami Vice - Die komplette Serie (30 DVDs), ca. 55 Euro; Miami Vice - The Ultimate Collection (3 CDs), ca. 35 Euro

■ WEITERE FERNSEHAUTOS



Derrick

1974-1998, 281 Folgen

- ▶ **Hauptfiguren:** Stephan Derrick (Horst Tappert), Harry Klein (Fritz Wepper)
- ▶ **Mechanismus:** Seelenvoller Kommissar und ewiger Assistent ermitteln im Münchner Geld- und Giftadel.
- ▶ Glaubwürdigkeit: ***
- **Glaubenssatz:** Auch reiche Leute haben niedere Instinkte.
- **Wir lieben die Serie, weil** die Ordnung der Welt trotz allem nie erschüttert wird.
- **Auto:** BMW 5er, 1972-1981 (E12, 699 094 Stück). später 7er (E23), 5er (E28), 7er (E32) und 7er (E38)
- Der Held fährt dieses Auto, weil BMW-Limousinen für Dynamik und Entschlossenheit der Ermittler stehen. Gehobenes Fahren bei zurückhaltendem Auftritt - der Habitus passt zur aufrechten Gesinnung, die sich durch Verlockungen wie Ehre, Ruhm und

Swimmingpool nicht vom Pfad der Gerechtigkeit abbringen lässt.

Volles PROGRA

Die Waltons



1972-1981, 9 Staffeln, 221 Folgen

▶ Hauptfigur:

John-Boy Walton (Richard Thomas)

- **▶ Mechanismus:** Eine tapfere und liebevolle Familie meistert die Weltwirtschaftskrise.
- ▶ Glaubwürdigkeit: ****
- ▶ Glaubenssatz: Wenn wir nett zueinander sind und die Bibel lesen, wird alles gut.
- Wir lieben die Serie, weil die Botschaft jeder Folge am Ende noch mal zusammengefasst wird: "Gute Nacht, Jim-Bob!"
- **Auto:** Ford AA, 1927-1932 (482 850 Stück)
- Der Held fährt dieses Auto, weil

es stabil ist, einfach zu bedienen und billig zu warten. Es verkörpert genau die Bescheidenheit und Ehrlichkeit, die die Familie so liebenswert macht. Es steht auch für eine "gute alte Zeit", die einen tröstlichen Gegensatz zur beschleunigten, technisierten "Gegenwart" der 70er bildet.

Mit Schirm, Charme & Melone



1965-1967, 2 Staffeln, 50 Folgen

▶ Hauptfiguren:

Emma Peel (Diana Rigg), John Steed (Patrick Macnee)

- ▶ Mechanismus: Elegantes Agentenduo rettet das Empire vor Rückständigkeit.
- ▶ Glaubwürdigkeit: ***
- ▶ **Glaubenssatz:** Great Britain ist reif für die Zukunft. Schubsen wir es hinein!
- Wir lieben die Serie, weil diese bizarrmysteriöse Atmosphäre nur hier erblüht. Und wegen Emma.
- **Auto:** Lotus Elan Roadster, 1962-1973 (circa 6000 Stück)

Die Heldin fährt dieses Auto, weil

es ihre persönlichen Eigenschaften perfekt verkörpert - Intelligenz, Flinkheit, Biss und Anmut. Mrs. Peel ist die ideale Partnerin für John Steed und seinen Bentley. Nur sie hat die perfekte Balance aus Humor, Karate und kindlichem Staunen, die uns verzaubert.

Irgendwie und Sowieso



1986, 12 Folgen

▶ Hauptfigur:

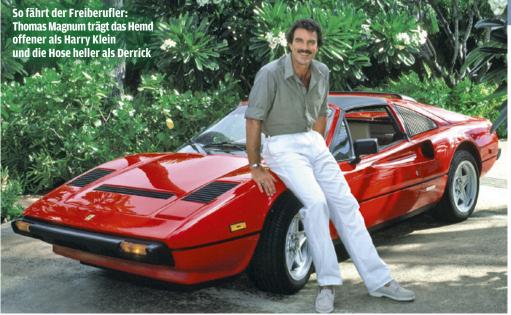
Sepp Gruber (Elmar Wepper)

- ▶ **Mechanismus:** Eine Handvoll junger Leute will aus der bayrischen Provinz ausbrechen.
- **▶** Glaubwürdigkeit: ***
- **Glaubenssatz:** Dein Cadillac hat keine Sitze? Fahr halt im Stehen, aber gib Gas!
- **▶** Wir lieben die Serie, weil das dunkle Mittelalter (die Vor-Smartphone-Ära) so seltsam andersartig war.
- **Auto:** Buick Riviera, 1963-1965 (112 544 Stück)
- Der Held fährt dieses Auto, weil

er halt ein Faible für die Amis hat. Er bastelt aber auch gern, das bekommen alle seine Autos zu spüren. Überhaupt trägt hier niemand Samthandschuhe, dauernd kracht's. Besonders denkwürdig die Folge "Rallye", in

> der gleich drei Reisebusse dran glauben müssen.





Magnum

1980-1988, 162 Folgen

Hauptfigur:

Thomas S. Magnum IV (Tom Selleck)

- **Mechanismus:** Feinsinniger Ex-Soldat in geschmacklosen Hemden stellt Schurken nach.
- ▶ Glaubwürdigkeit: ****
- **Glaubenssatz:** Im Ferrari lassen sich die Erinnerungen an Vietnam besser ertragen.
- Wir lieben die Serie, weil wir uns nach Hawaii zum Ferrari-Fahren träumen können
- **Auto:** Ferrari 308 GTS. 1975-1985 (12 143 Stück)
- Der Held fährt dieses Auto, weil es nach Hawaii passt wie die Karatefaust ins Schurkenauge. Zugleich ist es ein komplexes Mobil und reflektiert damit eine vielschichtige, oft überraschende. manchmal widersprüchliche Erzählung, die das Publikum stärker einbindet als die exotischen Drehorte und Magnums Grübchen.

In den 60er-, 70er- und 80er-Jahren waren Autos oft die wichtigsten Partner der Hauptdarsteller. 16 Beispiele für kongeniale Teams und die Antwort auf die Frage, ob in Serien aus Bayern etwas anderes als BMW gefahren werden darf

Die Zwei



1971/72, 24 Folgen

▶ Hauptfiguren:

Lord Brett Sinclair (Roger Moore), Danny Wilde (Tony Curtis)

- ▶ **Mechanismus:** Zwei Playboys lösen Kriminalfälle und Blusenknöpfe.
- D Glaubwürdigkeit: *
- **▶ Glaubenssatz:** Auch im Kugelhagel lässt sich picknicken. Schurken sind eh aus Pappmaché.
- Wir lieben die Serie, weil die Synchronsprecher begnadet blödeln (und damit die Show retten).
- **Auto:** Aston Martin DBS. 1967-1972 (787) Stück); Dino 246 GT, 1969-1974 (2295 Stück)
- Die Helden fahren diese Autos, weil sie einen wonnevollen Anblick bieten. Der Aston Martin DBS ist vielleicht ein bisschen zu laster-, Pardon: Lkw-haft. Der Dino 246 nicht, dafür sitzt ein Kasper am Steuer, wofür das Auto wenig kann. Tatsächlich sind die Autos das einzig Glaubwürdige an dem ganzen Salat.

Einsatz in Manhattan



1973-1978, 5 Staffeln, 118 Folgen

Hauptfigur:

Theo Kojak (Telly Savalas)

- ▶ **Mechanismus:** Charmanter Bulle gewöhnt sich das Rauchen ab und räumt zur Ablenkung Manhattan auf.
- **▶** Glaubwürdigkeit: ****
- **▶ Glaubenssatz:** "Entzückend!" "Ich bin dein
- Wir lieben die Serie. weil die Hauptfigur uns bis heute um den Finger wickelt.
- **Auto:** Buick Century Regal 455, 1973 (38 202 Stück)
- Der Held fährt dieses Auto, weil

anno 1975 Riesendampfer für die Straße gesellschaftlich noch nicht so unerwünscht waren wie das Rauchen. Für Kojak ist sein Siebenliter-Buick eine Art Eisscholle, die er reitet, bis Manhattan entweder im Dauerstau erstickt oder vom Klimawandel überflutet wird.

Funkstreife Isar 12



1961-1963, 3 Staffeln, 35 Folgen

▶ Hauptfigur:

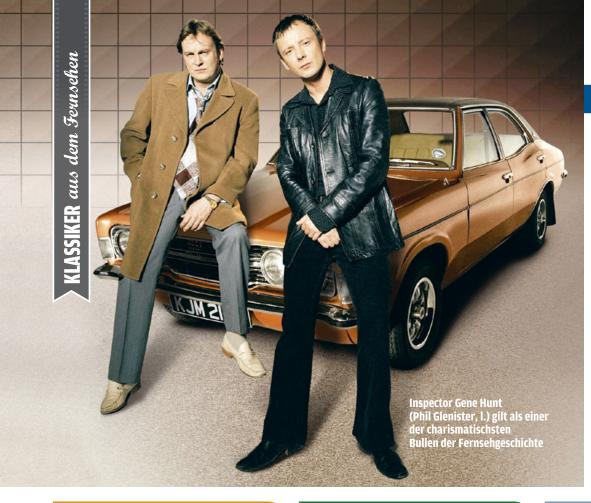
Polizeimeister Alois Huber (Karl Tischlinger)

- ▶ **Mechanismus:** Bodenständige Polizisten sind dein Freund und Helfer.
- **▶** Glaubwürdigkeit: *****
- ▶ **Glaubenssatz:** Auch ein Juwelendieb hat ein Herz. Man muss es nur finden.
- Wir lieben die Serie, weil sie den langsamen Aufbruch aus der Adenauer-Zeit dokumentiert.
- **Auto:** BMW 501, 1952-1958 (4743 Stück)
- Der Held fährt dieses Auto, weil

für einen Münchner Polizisten nur ein Münchner Sechszylinder infrage kommt. Dieser neigt freilich ein bisschen zum Be-

> häbigen, was aber durchaus dem Naturell des Polizeimeisters Huber entspricht. Und der Wirklichkeit, denn München







Life on Mars

2006/2007, 2 Staffeln, 16 Folgen

▶ Hauptfigur:

Inspector Gene Hunt (Philip Glenister)

- **Mechanismus:** Zeitversetzter Polizist trifft auf Kriminalisten-Urgestein.
- ▶ Glaubwürdigkeit: **
- **▶ Glaubenssatz:** Wer zuerst zuckt, ist der Täter!
- Wir lieben die Serie, weil altmodisch und modern so wunderbar aufeinanderkrachen.
- **Auto:** Ford Cortina Mk III, 1970-1976 (1 126 559 Stück)
- Der Held fährt dieses Auto, weil es bodenständig ist. Mit seinen Doppelscheinwerfern, Rostyle-Rädern und Zweilitermotor repräsentiert es dabei genau den englischen Arbeiterklassen-Adel, der Inspector Hunts Selbstverständnis prägt. Seine geliebten Lederhandschuhe finden ihr Pendant im schwarzen Vinyldach.

Mini-Max



1965-1970, 5 Staffeln, 138 Folgen

Hauptfigur:

Agent Maxwell Smart (Don Adams)

- **Mechanismus:** Ein ausgemachter Dösbaddel soll die Welt vor dem Chaos retten.
- **▶** Glaubwürdigkeit: ****
- **Glaubenssatz:** Die feindlichen Agenten machen gerade ihre Steuererklärung. Jetzt kriegen wir sie!
- **Wir lieben die Serie, weil** das Schuhtelefon fast so nützlich ist wie ein Smartphone.
- Auto: Sunbeam Alpine, 1959-1968 (circa 70 000 Stück)
- Der Held fährt dieses Auto, weil

die Amerikaner einfach kein glaubwürdiges Auto für Superspione haben. Andererseits

wird Glaubwürdigkeit ohnehin überbewertet. Maxwell Smart beweist, dass der Atomkrieg nur wegen der Schusseligkeit von Geheimdiensten und bürokratischer Hindernisse nicht ausbrach.

Batman



1966-1968, 3 Staffeln, 120 Folgen

▶ Hauptfigur:

Batman (Adam West)

- ▶ **Mechanismus:** Maskierte Detektive bekämpfen maskierte Schurken.
- 🕨 Glaubwürdigkeit: 🗦
- Glaubenssatz: Schnell zum Batmobil! (Anschnallen nicht vergessen).
- ▶ Wir lieben die Serie, weil sich sonst niemand in solche Höhen der Albernheit vorwagt.
- **Auto:** Barris-Batmobile, 1966 (1 Stück)
- Der Held fährt dieses Auto, weil

ja schließlich klar werden muss, wer da unterwegs ist. Unter allen Vorgängern und Nachfolgern ist dies das einzig wahre Batmobile, mit genau den richtigen Fledermausflügeln am richtigen Platz. Spätere Batmänner mögen ernsthafter gewesen sein, sie hatten aber das falsche Auto.

Bergerac



1981-1991, 9 Staffeln, 87 Folgen

Hauptfigur:

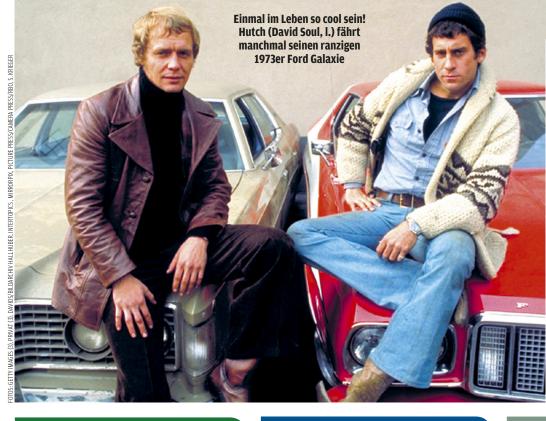
Jim Bergerac (John Nettles)

- **Mechanismus:** Schwieriger Inselpolizist jagt finstere Festländer.
- **▶** Glaubwürdigkeit: ****
- Glaubenssatz: Jedes Paradies zieht Schlangen an.



- **Wir lieben die Serie, weil** Bergerac so kantig ist, Jersey hingegen einfach bezaubernd.
- ▶ **Auto:** Triumph Roadster, 1946-1949 (circa 4500 Stück)
- Der Held fährt dieses Auto, weil

er ein unorthodoxer Beamter ist, weil er Geschmack und Gespür hat und weil er seine eigenen Wege geht. Sein Roadster nimmt (wie Jersey zwischen Frankreich und England) eine Zwischenposition ein: noch der alten Tradition verhaftet, aber schon unterwegs zur modernen TR-Serie.



Starsky & Hutch

1975-1979, 4 Staffeln, 92 Folgen

▶ Hauptfiguren:

D. M. Starsky (Paul Michael Glaser), Kenneth Hutchinson (David Soul)

Mechanismus:

Ein herzlich verbundenes Polizistenteam taucht im kalifornischen Sumpf.

- Glaubwürdigkeit:
- **Glaubenssatz:** Niemand wird uns spalten: nicht der Chef, nicht die Schurken, nicht die Weiber!
- **Wir lieben die Serie, weil** sie so handfest und straßenschmutzig ist.
- Auto: Ford Gran Torino, 1974 (426 086 Stück)
- Der Held fährt dieses Auto, weil es so widerspenstig und dickköpfig ist wie Detektiv Starsky selbst. Es ist auch unpraktisch, allein wegen der Optik, und dazu wegen solcher Eigenheiten wie dieser Elektrikmacke, die manchmal die Hupe auslöst, wenn man die Fahrertür öffnet. Bizarr? Ja. Wie das

Ein Duke kommt selten allein



1979-1985, 7 Staffeln, 145 Folgen

▶ Hauptfiguren:

Bo (John Schneider) und Luke (Tom Wopat) Duke

- ▶ **Mechanismus:** Zwei ehrliche Burschen. tricksen das korrupte Establishment aus
- **▶** Glaubwürdigkeit: ★★
- ▶ Glaubenssatz: Robin Hood würde heute Dodge fahren.
- gewinnen. Yee-haw! Und wegen Daisy Duke. **Auto:** Dodge Charger, 1969 (89 199 Stück)

Wir lieben die Serie, weil die Unterlegenen

Die Helden fahren dieses Auto, weil

es die Unbotmäßigkeit und den Freiheitswillen der Südstaatler ausdrückt wie kein anderes. Und weil es so stabil ist! (Im Fernsehen jedenfalls. Tatsächlich wurden etwa 300 Charger zerstört.) Und weil es das ideale Fahrwerk für Georgias Schotterpisten hat: simpel und brutal.

Die Profis



1977-1981, 5 Staffeln, 57 Folgen

▶ Hauptfiguren:

William Bodie (Lewis Collins), Raymond Doyle (Martin Shaw)

- ▶ **Mechanismus:** Zwei knallharte Agenten machen Terroristen und Staatsfeinde platt.
- D Glaubwürdigkeit: **
- **▶ Glaubenssatz:** "Hey, Bodie, das ist kein Spielzeug!" (BUMM!)



- Wir lieben die Serie, weil die zwei Agenten es so richtig krachen lassen (mehr als das ZDF erlaubt).
- **Auto:** Ford Capri III. 1978-1986 (324 045 Stück)
- Die Helden fahren dieses Auto, weil

es in Verfolgungsjagden eine prima Figur macht, weshalb Ford of Britain es der Produktionsgesellschaft gern kostenfrei zur Verfügung stellte. So ließ sich der Capri als Auto für Männer mit kantigem Kinn inszenieren.

Das feuerrote Spielmobil



1972-1981, 184 Folgen

▶ Hauptfiguren:

Biff und Wuff

- ▶ **Mechanismus:** Das Spielmobil fährt durch Raum und Zeit ins Märchenreich.
- ▶ Glaubwürdigkeit: *****
- **Glaubenssatz:** Ri-Ra-Regenwurm Spielmobil fährt auch bei Sturm (honk, honk!).
- ▶ Wir lieben die Serie, weil eine Kindheit in den 70ern so schön einfach war.
- **Auto:** Opel Blitz 1.9 t. 1960-1965 (45 101 Stück)
- Die Helden fahren dieses Auto, weil

es aussieht wie eine Kreuzung des "Yellow Submarine" mit einem Schulbus, und allein deshalb an genau der Kreuzung zwischen Fantasie und wirklichem Leben steht, an der die Fernsehserie für jede Folge ihren Ausgangspunkt nimmt. Außerdem ist der Opel ein rollendes Fernsehstudio...





VANDALISMUS

Klassiker in Gefahr



Der historische Speisewagen stand aus Platzmangel auf dem Abstellgleis. Das wurde ihm zum Verhängnis

Im Herbst wurden in ganz Deutschland alte Autos beschädigt. Im Sommer hatte es schon einen Zug getroffen

■ "Tatort Tiefgarage", titelte die Münchener Zeitung "TZ" am 9. November: Vandalen hatten einen Mittelklasse-Mercedes (Baureihe 123), einen Volvo 164 sowie einen Ferrari 308 GTB in einer Münchener Tiefgarage schwer demoliert. Türen wurden verbeult und sogar Dachsäulen verbogen. Gerade zwei Wochen zuvor waren in Hagen in Westfalen bei acht Oldtimern die Scheiben eingeschlagen worden. In Straubing in Bayern stand am 22. November ein Lotus Super Seven in Flammen, die Polizei geht von Brandstiftung aus. Neben Autos trifft es auch andere Klassiker: Schon Mitte Juni wurde in Gotha ein Speisewagen von 1913 angesteckt. Die Ini-

tiative Sächsische Eisenbahngeschichte sucht Originalzeichnungen und Spenden für die Rekonstruktion. In der Szene wächst die Sorge vor der Zerstörungswut, die zu einer (allerdings selten zu erlebenden) aggressiven Ablehnung von Klassikern auf der Straße zu passen scheint. Polizei und Versicherer sind dagegen noch zurückhaltend. Die Polizei in München vermutet beispielsweise die Suche nach Wertgegenständen als Motiv für den Gewaltexzess in der Tiefgarage. Auch Jan-Henrik Pratje vom Oldtimer-Versicherer OCC in Lübeck wiegelt ab: "2015 gab es bei uns nur diesen einen Fall in München."

Vor 20 Jahren...

That the same of t

... stellte Mercedes auf dem Genfer Nutzfahrzeugsalon den Vito vor. Der nach dem spanischen Werk Vitoria

> benannte Kleintransporter und sein Pkw-Ableger V-Klasse verfügten über Quermotoren und Vorderradantrieb. Noch im gleichen Jahr bekam der Vito den Titel "Van of the Year 1996".

Vor 25 Jahren ...



... präsentierte Bosch unter dem Namen Litronic das Xenonlicht. Es erreichte eine höhere Lichtausbeute und eine längere Lebensdauer bei geringerem Energieverbrauch. Die Gasentladungslampe war erstmals im 7er-BMW der Baureihe E32 als Extra erhältlich – anfangs nur als Abblend-, ab 1998 im E38 auch als Fernlicht.

VW-WECHSELPRÄMIE Leser rettet Neue Klasse Wird nun doch nicht für neues Blech geopfert: BMW 2000

■ Die Freude bei AUTO BILD KLASSIK-Leser Rolf Golloch war riesig: Auf dem Hof des Autohauses Stegelmann in Lage stieß er auf einen alten BMW 2000, der abgemeldet in der Ecke stand. Dann der Schock: "Der ist nicht zu verkaufen, der kommt in die Presse", hieß es drinnen. Grund: die aktuelle VW-Wechselprämie. Die funktioniert so ähnlich

wie 2009 die Abwrackprämie. Auch diesem Absatzförderprogramm für Neuwagen fielen damals viele Klassiker zum Opfer. Golloch wandte sich an die AUTO BILD KLASSIK-Redaktion. Die konnte den VW-Händler umstimmen. Mittlerweile steht die seltene "Neue Klasse" im Ausstellungsraum und wartet auf ihre Restaurierung.

PROJEKT Schüler restaurieren alten MGB

■ Die Schüler zweier Schulen in Wiesloch lernen seit dem 26. Oktober besonders praxisorientiert. Für ein Projekt hat ihnen der Verein "Freunde Historischer Fahrzeuge Wiesloch e. V. im ADAC" einen MGB von 1974 zur Verfügung gestellt. Der soll nun unter Anleitung der Vereinsmitglieder restauriert werden. Auf dem Lehrplan stehen Schweißarbeiten und die Überarbeitung von Motor, Getriebe und Innenausstattung.



Viele Spender, wenig Schüler, ein MGB

Das Rock 'n' Roll-**Museum lebt weiter**

Rock 'n' Roll ist nicht jedermanns Sache. Wenn iedoch der legendäre Radiomoderator Werner Voss († 2013) fürs "Rock'n' Roll-Museum" seine Plattenkiste auspackte und in breitem Hamburgisch den Pop der 50er und 60er ankündigte, wurde der Lebensstil dieser Zeit lebendig. Der Internetsender Radio Oldtimer lässt die Kultsendung - neu aufbereitet - wieder aufleben (mittwochs um 21 Uhr sowie samstags um 15 Uhr als Wiederholung). Oder Sie hören die Sendung übers Smartphone, die App ist gratis! www.radio-oldtimer.de

Eine kleine Geschichte des Schwedenstahls

Seit Jahrzehnten stehen Saab und Volvo für eigenwilliges Design, Haltbarkeit und Solidität. Die Klassiker aus Trollhättan und Göteborg fuhren in die Herzen einer Fangemeinde, die den Bestand der charakterstarken Old- und Youngtimer mit Hingabe erhält. Ob sportlich-schräger Saab 900 oder irre praktischer Volvo 245 Kombi (Foto) - ein Blick auf die faszinierendsten Klassiker aus Schwedenstahl.

www.autobild.de/schwedencars



VERSTEIGERUNG

550 000 Euro für Jubi-Defender

■ Der zweimillionste Land Rover der seit 1948 gebauten Defender-Baureihe wurde für 400 000 Pfund bei Bonhams versteigert. Britische Prominente hatten das Auto Anfang 2015 gebaut und zu einem Unikat veredelt. Der Meistbietende ist aus Katar: sein Geld kommt zur Hälfte der Born Free Foundation zugute, die davon Tiere in Kenia schützt. Die andere Hälfte geht für Proiekte in Nepal an die Internationale Föderation der Rotkreuz- und Rothalbmond-Gesellschaften.





■ Nein, dies ist kein Rutschauto für Kleinkinder, Das erste Bobbi-Kar, 1946 von der Bobbi Motor Car Corporation in San Diego (USA) entwickelt, war ein kluges Mini-Mobil. Unterm Heck steckte ein Fahrschemel mit der kompletten Antriebseinheit inklusive 25-PS-Vierzylinder. Die Karosserie bestand aus Kunststoff. Das Wägelchen hätte seinen Platz finden können, doch leider war es vom Pech verfolgt: Erst fiel es einem betrügerischen Investor zum Opfer. Dann verstarb der Firmenchef einen Tag nach der Eintragung ins Handelsregister.

Vor 30 Jahren ...



... kam im Januar 1986 das Saab 900 Cabrio auf den Markt, zunächst in den USA. Eine

> offene Studie des 900 hatte Saab schon 1983 auf der IAA vorgestellt. Der Viersitzer mit automatisch schließendem, dreilagigem Stoffverdeck eignete sich auch für den Wintereinsatz und hatte lange Lieferzeiten. Bis 1994 liefen 48 888 Stück vom Band.

Vor 40 Jahren ...



... nahm Porsche mit dem 924 das erste Modell mit wassergekühltem

Motor ins Verkaufsprogramm. Ein Audi-Vierzylinder sowie Großserienteile ermöglichten den Einstiegspreis von 23 240 Mark. Zum Jahresende machte der 924 bereits 48 Prozent des Umsatzes aus. Bis 1988 entstanden 150 684 Exemplare.

NACHRICHTEN



In Time

Im Jahre 2169 ist nicht Geld das höchste Gut, sondern Zeit. Will Salas (Justin Timberlake) nimmt ebendiese von den Reichen und verteilt sie an die Armen. Natürlich nicht einfach so. Immer an seiner Seite: Sylvia (Amanda Seyfried) mit ihrem Dodge Challenger. Der sozialkritische Science-Fiction-Streifen von Andrew Niccol will zum Ende hin vielleicht etwas zu viel, hat aber einen originellen Plot.

Pro7 FR • 8. JAN. • 20.15 UHR



Fräulein Stinnes gibt Gas

Die Dokumentation porträtiert anhand von Interviewsequenzen die Abenteuerreise von Clärenore Stinnes, die 1927 als erster Mensch die Erde mit einem Auto umrundete - 47 000 Kilometer und 23 Länder im Adler Standard 6. Begleitet wird die damals 26-Jährige von dem Kameramann Carl-Axel Söderström. der die Reise filmisch aufzeichnet. Die eingängige Bildsprache sorgt für eine unmittelbare Atmosphäre.

WDR FR • 15. JAN. • 20.15 UHR



JOHANNES EDER (38) UND SEINE ACHT VW PASSAT

Ein Lehrer sammelt Lehrerautos

■ Na klar, den Witz mit Bart hört er öfter mal. "Lehrerauto" - der Ruf haftete dem VW Passat früher an. und Johannes Eder ist nun einmal Lehrer.

Aber das Auto war zuerst da! Als Eder noch die Schulbank drückte, schenkte ein Verwandter ihm einen ausrangierten Passat der Baureihe 32B. Der war zwar nicht mehr hübsch, kostete aber nichts und fuhr, und zwar nicht nur zur Penne, sondern zuverlässig einmal rund um Europa. Sosehr Eder die Kiste auch beanspruchte, sie war nicht kleinzukriegen. Das beeindruckte ihn. Nachdem ein unverschuldeter Unfall zum Totalschaden führte, musste wieder ein 32B her. Seitdem sind einige Jahre vergangen, Johannes Eder ist kein Schüler mehr, sondern Lehrer. Aus dem einen Passat sind acht geworden: Fünf Modelle der Baureihe 32B werden ergänzt durch zwei des Vorgängers, einen 32L von 1975 und einen 32S von 1978. Alltagsauto ist, klar, ein Passat: ein 3BG V6 4Motion von 2001. Am weitesten herumgekommen ist Eder mit seinem weißen Variant Syncro von 1986, mit dem



Kein Lehrerparkplatz, sondern die private Sammlung von Johannes Eder

er schon in der Türkei, in Georgien, in Armenien. im Iran. Irak und in Tunesien war. Dass Kommissar Borowski im Kieler "Tatort" seine Baureihe später bekannt machte, freut ihn. Wer auf den Geschmack gekommen ist, findet Gleichgesinnte bei der Passat-Kartei Deutschland (www.passatkartei.de).



Passat fahren beruhigt und entspannt

Vor 50 Jahren...

... lief im WDR-Fernsehen zum ersten. Mal "Der 7. Sinn". "Recht haben und richtig fahren ist zweierlei", hieß

> das Thema der ersten Folge am 4. Februar 1966. Sprecher war bis Ende 2005 Egon Hoegen. Allein in den ersten 30 Jahren wurden für die kurzen Spots über 1000 Autos zu Schrott gefahren.

Vor 60 Jahren ...



... begann am 2. Januar 1956 der Serienanlauf des Wartburg 311. Die

ursprünglich ohne Auftrag "von oben" konstruierte Limousine besaß einen Dreizylinder-Zweitakter mit 37 PS. Von den rund 300 000 bis 1962 gebauten 311ern gingen 44 Prozent in den Export.



VIP-LOUNGE

Besuchen Sie die Redaktion!

Sie wollen die Redaktion von AUTO BILD KLASSIK kennenlernen? Dann werden Sie Mitglied der AUTO BILD VIP LOUNGE. Wie das geht, steht auf www.autobild.de/ vip-lounge. Leser Carsten Nietzsche aus Hameln und Andree Voigt-Deland aus **Bad Fallingbostel hatten schon Erfolg:** Sie wurden unter den Bewerbern der VIP-LOUNGE ausgelost. Im November kamen

Nietzsche mit seinem BMW E3, Baujahr 1976, und Voigt-Deland mit seinem BMW 7er (E32), Baujahr 1993, nach Hamburg. Schon am Vorabend fachsimpelten sie mit zwei weiteren VIP LOUNGE-Gästen über neue und alte Autos. Beim nächsten Termin am 24. Februar können auch Sie dabei sein! Bewerben Sie sich jetzt unter www.autobild.de/vip-redaktionsbesuch

OLDTIMER-RALLYE

190 SL darf mit zur Mille

■ Das Mercedes-Archiv hat herausgefunden, dass 1956 ein 190 SL an der Mille Miglia teilgenommen hat. Das Auto der Franzosen Michel Bianco und Jean Loup Pellecuer (Startnummer 347) war seinerzeit nur als Mercedes gelistet worden, ohne nähere

Typenbezeichnung. Die Information wurde inzwischen vom Museo Mille Miglia bestätigt. Bei der italienischen Langstreckenrallye sind heute nur Fahrzeuge zugelassen, die zwischen 1927 und 1957 gestartet sind - nun auch der 190 SL.



PORSCHE

Niederlassung für Klassiker

■ Old- und Youngtimer von Porsche sind gefragt wie nie, die Preise schießen zum Teil durch die Decke. Ein Markt, den sich auch der Hersteller nicht entgehen lässt. Ende November eröffnete im holländischen Gelderland das weltweit erste Porsche Classic Zentrum. Service, Werkstatt und Verkauf ausschließlich für Klassiker sind unter einem Dach zusammengefasst. Das ergibt Sinn: 70 Prozent aller je gebauten Porsche fahren noch heute.

DIEBSTAHL

GPS spürt Elfer wieder auf

■ Schock für Floyd Faitz aus Aachen: Sein Porsche stand plötzlich nicht mehr in der Tiefgarage. Was die Diebe nicht wussten: Faitz hatte den 86er Carrera mit einem GPS-Sender ausgerüstet, der es ihm ermöglicht, den Standort zu sehen. Ein Blick aufs iPad, schon war der geklaute Elfer aufgespürt. Bereits fünf Stunden nach dem Diebstahl konnte die Polizei den Klassiker im benachbarten Kerkrade sicherstellen.



HERITAGE MOTOR CENTRE

Mehr Platz und neuer Name

■ Das Heritage Motor Centre im mittelenglischen Gaydon hat seine Tore vorübergehend geschlossen und soll am 13. Februar unter dem neuen Namen British Motor Museum wieder eröffnen. Bis dahin wird der Rundbau mit der nach eigenen Angaben weltweit größten Sammlung britischer Oldtimer umfassend renoviert und umgestaltet. Nebenan sollen in einem für vier Millionen Pfund (5,5 Millionen Euro) neu errichteten Gebäude weitere 250 Fahrzeuge präsentiert werden, darunter neben bisher noch nie gezeigten auch die aus dem 2012 geschlossenen Jaguar-Werksmuse-

um in Coventry. Am bisherigen Ausstellungskonzept, bei dem die Besucher direkt an die Autos herangehen können, wird festgehalten.







Vor 70 Jahren ...

... stellte der britische Ex-Rennfahrer Donald Healey im Januar 1946 sein erstes selbst konstruiertes Auto vor. Der Westland-Healey war ein Viersitzer mit einfachem Stoffverdeck und 2,4-Liter-Riley-Motor. Zwei Jahre später erreichte Healeys ältester Sohn Geoff bei der Mille Miglia damit einen beachtlichen neunten Platz



Vor 75 Jahren ...

... stellte Willys-Overland im Februar 1941 unter dem Namen Jeep ein neues Militärfahrzeug vor. Dessen Bau hatte das US-Verteidigungsministerium im Juni des Vorjahres ausgeschrieben. Am 23. Juli 1941 erhielt Willys-Overland den Auftrag zum Bau von 16 000 Fahrzeugen - der Grundstein für die neue Marke Jeep.

NACHRICHTEN

Als Vergleichsgrundlage dient ein neuer VW Golf. Deutschlands ewiger Bestseller tritt als 1.4 TSI mit 125 PS in Comfortline-Ausstattung für 22 475 Euro an

■ Um Vorurteilen über absurd hohe Kosten bei Oldtimern entgegenzuwirken und um auch Neueinsteigern Mut zu machen, hat Classic Trader eine Rechnung aufgestellt. Die Experten des Online-Marktplatzes für Old- und Youngtimer haben vier beliebte Klassiker aus dem mittleren Preissegment genommen und sie dem VW Golf, dem meistverkauften Pkw in Deutschland, gegenübergestellt. Grundlage der Kalkulation waren jeweils eine Nutzungsdauer von drei Jahren und 10 000 Kilometer jährliche Fahrleistung. Auch für die Klassiker wurde eine reguläre Versicherung angenommen, da vergünstigte Oldie-Tarife ein weiteres Hauptauto voraussetzen.

Bei den Klassikern bediente sich Classic Trader realer Angebote auf der eigenen Homepage, bei der Berechnung der Kraftstoffkosten unterliefen jedoch einige Fehler. Doch auch mit unseren zurechtgerückten Werten (siehe Tabelle) ist die Tendenz, wenn auch nicht repräsentativ, klar: Der Wertverlust des Neuwagens frisst alle



UNTERHALTSKOSTEN IM VERGLEICH

Oldie statt Neuwagen: reine Vernunftsache?

Classic Trader hat gerechnet, wie günstig Oldies wirklich sind - nicht repräsentativ, aber mit klarer Tendenz

anderen Vorteile mehr als auf. Sogar ein die Null-Wertverlust-Prognose käme ins 22 Liter schluckender Ford Mustang spart noch fast 100 Euro im Monat.

Dennoch ergibt eine grundsätzliche Alltagsempfehlung für Klassiker keinen Sinn. Gerade bei Wintereinsatz würden schnell hohe Instandhaltungskosten fällig oder

Wanken. Überhaupt findet das höhere Re-
paraturrisiko keinerlei Berücksichtigung.
Vor allem aber würde unwiederbringliche
Originalsubstanz verbraucht, der Status
und die Akzeptanz von Oldtimern als schüt-
zenswertes Kulturgut wäre in Gefahr.





BMW 635 CSI von 1982



Ford Mustang Cabrio mit 4,7-Liter-V8

Kostentabelle	VW Golf 1.4 TSI Comfortline 2015	Mercedes 250 SE 1967	Alfa Romeo GT 1300 Junior 1970	BMW 635 CSI 1982	Ford Mustang Cabrio Serie 1 1966
Kaufpreis	22 475 Euro	20 000 Euro	22 500 Euro	27 850 Euro	23 100 Euro
Wertverlust	3167 Euro	0 Euro	0 Euro	0 Euro	0 Euro
Kfz-Steuer	78 Euro	191 Euro	191 Euro	191 Euro	191 Euro
Versicherung	890 Euro	422 Euro	462 Euro	701 Euro	451 Euro
Kraftstoffkosten (Verbrauch)	676 Euro (5,2 S E10)	2160 Euro (16,0 S)	1595 Euro (11,0 SP)	1885 Euro (13,0 SP)	2970 Euro (22,01S)
Gesamtkosten 1 Jahr	4811 Euro	2773 Euro	2248 Euro	2777 Euro	3612 Euro
Haltadavar drai Jahra išhrlisha Lauflaistung 10,000 Vilamatar Wahnart Davlin Cehadanefraihaitsrahatt 1,00 V 200 Eura Calhethatailigung					

Haltedauer drei Jahre, jährliche Laufleistung 10 000 Kilometer, Wohnort Berlin, Schadensfreiheitsrabatt 100 %, 300 Euro Selbstbeteiligung

Vor 80 Jahren...

KOHLE + KALK

... stellte die IG Farben im Februar 1936 auf der IAA in Berlin den ersten synthetischen

> Autoreifen aus dem Kautschuk-Ersatz Buna vor. Vorausgegangen waren zehn Jahre Entwicklung. Im April folgte die Gründung der Buna-Werke Schkopau. Das Verfahren zur Herstellung von Kautschuk, die Polymerisation von Butadien mit Natrium, war Namensgeber.

Vor 90 Jahren ...



... präsentierte Oakland im Januar 1926 bei der New York Auto Show den ersten Pontiac. Ursprünglich als preisgünstige Zweitmarke gedacht, war der Sechszylinderwagen namens "Chief

of Sixes" so erfolgreich, dass sich die 1907 gegründete Oakland Motor Car Company 1932 komplett in Pontiac umbenannte.

Packard-Klassiker zerstört



■ Ein Feuer hat eine Lagerhalle in Harrison im US-Staat Ohio zerstört, in der rund 100 Fahrzeuge und weitere Exponate des American Packard Museum in Dayton untergebracht waren. Die genaue Zahl ist noch unklar, das Museum spricht von einigen Dutzend zerstörten Autos der 1954 aufgelösten Marke. Die Feuer-



wehr konnte im Zuge der zwölfstündigen Löscharbeiten nur noch wenige retten. Die Lagerhalle war nicht speziell gesichert. Die Polizei geht von vorsätzlicher Brandstiftung aus. Insgesamt wurden zwei von vier Gebäuden komplett zerstört, ein drittes wurde schwer in Mitleidenschaft gezogen.



Das 1:2-Modell des Auto Union Typ C zeigt, was im 3D-Druck möglich ist

3D-AUDI

Renn-Legende aus dem Drucker

■ Audi Werkzeugbau hat mithilfe eines 3D-Druckers ein Modell des Auto-Union-Rennwagens Typ C von 1936 im Maßstab 1:2 hergestellt. Beim sogenannten selektiven Sintern schmolz ein Laser schichtweise metallisches Pulver mit einer Korngröße von 15 bis 40 Tausendstelmillimetern (die Hälfte eines menschlichen Haares). Mit dem Verfahren lassen sich auch Bau-

teile mit komplexer Geometrie aus Alu und Stahl drucken, deren Herstellung mit herkömmlichen Methoden nicht möglich oder extrem aufwendig wäre. Bei Audi prüft man derzeit weitere Einsatzmöglichkeiten. "Eines unserer Ziele ist der Einsatz von Metalldruckern in der Serienproduktion", sagt Prof. Dr. Hubert Waltl, Vorstand Produktion und Werkzeugbauten.

AUTOFILM Bürohengst fährt Mustang

■ Ein Durchschnittstyp bricht aus der Monotonie des Alltags aus, nachdem er eines Abends Autoschlüssel in seinem Briefkasten findet. Das ist die Idee hinter Christian Herbs Regiedebüt "Fastback". In den Hauptrollen: "Motoraver"-Chef Helge Thomsen, Autofotograf Roman Rätzke, ein 67er Ford Mustang sowie ein mächtiger 1969er Plymouth Road Runner 426 Hemi. Online ansehen auf: https://vimeo.com/147241418





Vor 100 Jahren ...

... erhielt der Amerikaner Arthur Hale am 29. Februar 1916 das US-Patent 1 173 505 für eine Straßenkreuzung in Kleeblattform. Die Idee des Bauingenieurs aus Maryland ermöglichte einen begegnungsfreien Verkehr in alle Richtungen. Erstes Autobahnkreuz in Europa wurde im Jahre 1936 das Schkeuditzer Kreuz.

Vor 110 Jahren ...

... gründete Wilbur Gunn im englischen Staines die Firma Lagonda. Der amerikanische Opernsänger mit schottischen Vorfahren und technischem Inter-



esse produzierte anfangs Schiffe und Motorräder, 1907 folgte das erste Auto. 1947 übernahm Aston Martin Lagonda und stellte die Marke 1964 endgültig ein.

KLASSIK IN KÜRZE

Neue E-Type-Bleche

■ Jaguar Heritage Parts bietet ab sofort den kompletten und originalgetreuen Satz Karosseriebleche für den E-Type Serie 1 sowie ausgewählte Teile für die Serien 2 und 3 an. Die 30 Bleche, darunter auch die lange nicht verfügbaren Radläufe, können über die Jaguar-Händler bestellt und bezogen werden.

Gold für Kadett-Film

■ Werner Groh erhielt bei den Deutschen Autorenfilmfestspielen die Goldmedaille für seinen 17-minütigen Kurzfilm "Blitz und Donner". In der Hauptrolle: Grohs 72er Opel Kadett, den er nach einem Auffahrunfall wieder instandsetzt.



Museum wieder auf

■ Nach einjähriger Pause wegen Umbaus hat das Petersen Automotive Museum in Los Angeles am 5. Dezember wiedereröffnet. Insgesamt 125 Millionen Dollar (114 Mio. Euro) kostete die aufwendige Neugestaltung mit 25 Galerien, acht Fahrsimulatoren und der auffälligen Außenverkleidung aus Stahlbändern.

Youngtimer-Schulung

■ Der Zentralverband des Kfz-Gewerbes (ZDK) will sein Oldtimer-Engagement ausbauen. In Zusammenarbeit mit der Akademie des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes entwickelt er Schulungen im Bereich Youngtimer. Die Umsetzung soll in Kooperation mit den Berufsbildungsstätten des Handwerks erfolgen. Laut einer ZDK-Studie gibt es in Deutschland 2,1 Millionen "Freizeit-Youngtimer mit Oldtimerpotenzial".

DTOS HERSTEILER (6) DRIVAT (6) RÄTZKE T RANER III I STEIN



Der Sportwagenbauer Interclassic steht auf gesunden Rädern – und zum Verkauf. Die Gründer wollen an die nächste Generation übergeben. Doch findet sich bis Ende 2016 keine Nachfolge, wandert alles in den Schredder

ür Verliebte hängt der Himmel ja bekanntlich voller Geigen. Für Technikfans hängt er voller Rohrrahmen. Jedenfalls im Industriegebiet von Henstedt-Ulzburg (Schleswig-Holstein). Selbst die Konstrukteure Jürgen Strohmann und Hans-Jürgen Boeling lässt der Stahl nicht kalt, dessen Form und Beschaffenheit sie einst selbst entwarfen.

"Soll mal einer nachmachen", sagt Boeling, und die blauen Augen des drahtigen 75-Jährigen blitzen herausfordernd. Doch im Grunde ist es genau das, was Boeling jetzt



..Autos. Formen. Werkzeuge und Material - alles ist im Angebot

Jürgen Strohmann

will: in den Ruhestand gehen und die Jüngeren machen lassen. Darum steht jetzt sein und Jürgen Strohmanns Projekt zum Verkauf – ein ganzer Sportwagenhersteller.

"Autos, fertige Multifunktionsrahmen, Material für mindestens vier Komplettfahrzeuge, 25 Rohrrahmen, Pläne, Werkzeuge, Maschinen alles ist im Angebot", sagt Mitkonstrukteur Strohmann (61), während er verschmitzt lächelt: "Und unser Know-how gibt es auch. Wenn es einer haben

Sprich: So ganz wollen sie es dann wohl doch nicht sein gig davon, was die Interessenten wünschen."

Über den geforderten Kaufpreis schweigen sie. Klar ist nur: Für eine Handvoll Euro gehen die schnittigen GFK-Flundern nebst Formteilen und technischem Equipment nicht über die Werkbank.

Sexy sind die Autos anzusehen, formal eine Melange aus Ford GT40, Lola, Porsche 917 und anderen Helden der Rennstrecken, die einem unweigerlich über den Weg fuhren, wenn man sich um 1970 herum in Boxengassen und Fahrerlagern herumtrieb.

Das Modellprogramm von Interclassic besteht aus dem Cinco Z Spider ("fünf" wegen des Audi-Fünfzylinders), den es als Bausatz, aber auch als Komplettfahrzeug mit Straßenzulassung für unter 100 000 Euro gibt. Spider-Varianten mit Audi-Sechszylinder hören auf den Namen Seis Z, und selbst Audi-V8-Motoren lässt Boeling auf Kundenwunsch in seine ausgeklügel-





Fröhliche Schaumzeit: Interclassic-Chef Hans-Jürgen Boeling erklärt Tagespraktikant Matti die einzelnen Arbeitsschritte, die bis zum fertigen Sportwagen nötig sind



Endlich mal
ein Neuwagen mit
Rückgrat: Basis
jedes InterclassicFahrzeugs ist
der hier gezeigte
Rohrrahmen,
eine Eigenkonstruktion mit
TÜV-Segen. Viele
Karosserien
sind darüber denkund machbar



Frischwärts:
Wer einen echten
"Rase-Wagen"
will, bekommt
ihn in formschöner
Gestalt des
Interclassic CincoZ
Spider. Auch
im Angebot ist ein
geschlossener
Targa namens
Mallory

ten und perfektionistisch gebauten Rohrrahmen fallen. Der geschlossene Targa hört auf den Namen Mallory. "In der Schweiz fährt ein Mallory mit Chevy-V8", erzählt Boeling.

Vor allem jedoch bieten die separat erhältlichen Interclassic-Chassis die Möglichkeit, Karosserien nach eigenem Geschmack wie einen Hut über die TÜV-abgenommenen und sicherheitszertifizierten Rohrrahmen zu stülpen. "Die Interclassic-Multifunktionsrahmen entsprechen gültigen gesetzlichen Vorschriften, man kann die gewünschte Form wählen, den Antrieb montieren und losfahren. Ein unschätzbarer Vorteil gegenüber schwächeren Konstruktionen oder Basteleien ohne TÜV-Segen", sagt Strohmann, der mit der Materie vertraut ist: In den 80er- und 90er-Jahren vertrieb er Kit-Cars im Look des Lotus Super Seven. "Bei denen knirschte es schon mal im Gebälk", sagt er lachend.

Hans-Jürgen Boeling, der einst auf Hans Stuck seniors originalem Austro-Daimler von 1927 und mit vielen anderen Klassikern privat (und erfolgreich, wie die vielen Siegerkränze in der Werkstatt zeigen) Rennen fuhr, klopft einem CincoZ Spider auf den Rahmen: "Wir verwenden ausschließlich Rundrohre mit den Maßen 52 mal 1,2 und 34 mal 1,5 der Stahlgüte ST 52." Soll heißen: hält!

"Ich habe mir während meiner Rennzeit vieles genau angeguckt, gerade bei den Radaufhängungen." Dann musste sich Boeling zehn Jahre Zeit nehmen, um den Traum vom selbst konstruierten Sportwagen realisieren zu können. Zehn Jahre, in denen er es mit Behördenwillkür, Genehmigungswahnsinn und Sicherheitsberechnungen zu tun gehabt habe. In Unternehmens- und Finanzierungsfragen half der frühere Bitter-Geschäftsführer Rolf Fröhlich, die Prüfungen und Auflagen für den TÜV wurden in Kooperation mit der Fachhochschule Hamburg gemeistert.

"Fahrwerktest auf 100 000 Kilometer Belastung, Gurtprüfung mit 3,5 Tonnen, die Abnahme für die Straßenzulassung – alles in Ordnung", zählt Boeling im Stakkato auf. "Und wenn ich zwischendurch partout nicht mehr wollte, hat meine Frau mich aus dem Tief herausgeholt und frisch motiviert."

Auf diese Stimme hört Boeling jetzt erneut. "Sie sagt: 'Du musst ja 300 Jahre alt werden, wenn du alles schaffen willst, was du dir vorgenommen hast. Komm mal lieber nach Hause!"

Wer also dauer- und ernsthaft mit Boelings Autos weiterspielen will – die Kontaktdaten stehen auf www.interclassic. de. Aber Eile und Seriosität sind geboten: "Wenn bis Ende 2016 nicht verkauft ist, schmeiße ich alles auf den Schrott!", droht Boeling. Strohmann nickt: "Der macht das!"



Die Technik

Gitterrohrrahmen aus Rundrohren der Stahlgüte ST 2, gebogen, verschweißt. Vorderachse aus oberen und unteren Dreieckslenkern mit Ford-Radträger. Hinterachse mit oberen und unteren Trapezlenkern. Der Radträger, gegossen aus einer Aluminium-Titan-Legierung,

ist eine Interclassic-Eigenkonstruktion, mit einer Radaufnahme von Audi versehen und in den Radträgern eingebaut. Hintere einstellbare Stoßdämpfer mit progressivem Federpaket, in die Mitte des Rahmens verlegt. Gewicht des Rahmens: circa 89 kg. Radgröße vorn 8 x 17 mit Bereifung 245/45 ZR 17, hinten 10 x 17 mit 285/40 ZR 17, jeweils auf dreiteiligem Alurad.

Infos: www.interclassic.de



MELDUNGEN

SAUBER-SPRIT Schon ieder dritte Bundesbürger tankt bleifreien Kraftstoff, meldete das Bundesamt für Wirtschaft. **KOMBI-**KAUF Kombis wurden immer beliebter: 40,9 Prozent der Autofahrer wollten sich in den nächsten Jahren einen Kombi kaufen. Nur 28,3 Prozent der Befragten wollten der klassischen Limousine treu bleiben. **us-umzug** BMW dachte über eine Fahrzeugfertigung in den USA nach. Grund: der Rekord-Tiefstand des Dollar. 1994 begann die Z3-Fertigung in Spartanburg (South Carolina). **KRAFT-KERLCHEN** Aus dem Vergleich zwischen VW Polo



G40, Ford Fiesta XR2i und Opel Corsa GSi: "Es sind nicht nur die Fahrleistungen, die das Fahren im Polo G40 zu einem Vergnügen der besonderen Art machen. Es ist die Mühelosigkeit, mit der VWs Knaller seine Pferdchen sprinten läßt", schrieb AUTO BILD. Der Motor des Fiesta sei vor allem laut, das Corsa-Fahrwerk "beinhart".

VOR 25 JAHREN

Viele Youngtimer werden erst mit zunehmendem Alter begehrt diese beiden waren schon als Neuwagen Liebhaberstücke



VERGLEICH BMW M5 GEGEN MERCEDES 500 E

Dampf unter der Haube

■ Sie gehörten vor 25 Jahren zu den Traumautos: BMW M5 (Baureihe E34) und Mercedes 500 E (Baureihe W 124). "Über 300 PS in einer ganz normalen Limousine? Wahnsinn!", schrieb AUTO BILD. "Die dezent verbreiterten Kotflügel des 500 E, die armdicken Auspuffrohre des M5 – so was sehen nur Kenner." Im 500 E war der 326 PS starke Achtzylinder aus

dem 500 SL eingebaut. "Akustisch strömt nur ein dezentes Rauschen aus dem Motorraum, während die Tachonadel unaufhaltsam gen Ultimo eilt." Ganz anders der M5: "Der 3,5-Liter-Sechszylinder dreht kernig, aber geradezu gierig hoch und treibt den M5 noch schneller voran als der V8-Motor den 500 E." Sie waren schon damals begehrt: "Der 500 E ist für die nächsten drei Jahre ausverkauft. BMW hat seit 1988 immerhin für 5300 Exemplare betuchte Kunden gefunden."

... Niemand sieht ihnen auf den ersten Blick an, was sie können.

"

INTERVIEW



"Die Kunden haben so etwas gesucht."

■ Alexander Hildebrandt, damals verantwortlicher Produktmanager für M-Fahrzeuge bei der BMW M GmbH, erklärt die Vorzüge des zweiten M5.

Wieso war der M5 optisch unscheinbar?

Die Kunden haben genau so etwas gesucht. Eine unauffällige Limousine mit der Power eines Sportwagens.

Warum gab es nur ein Schaltgetriebe? Die Wandler der damaligen Automatik-

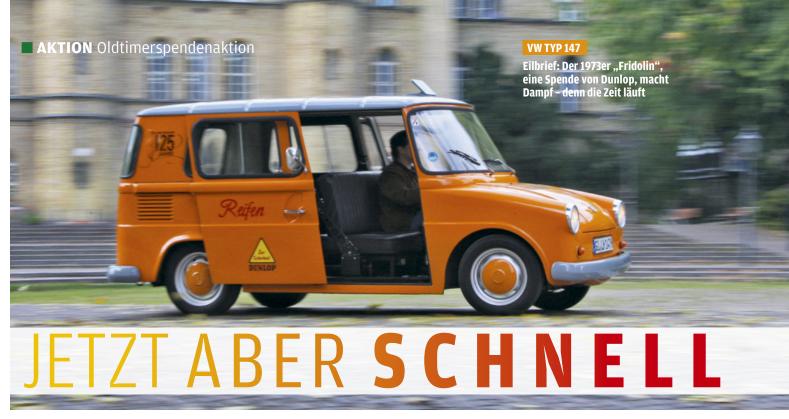
Die Wandier der damaligen Automatikgetriebe konnten die Drehzahlen der M-Hochdrehzahlmotoren nicht aushalten, wir hätten für eine Automatikversion den Motor in seiner Drehzahlcharakteristik und damit seiner Leistung beschneiden müssen.

Wie dicht ist die Motorentechnik an den M1 und den ersten M5 angelehnt?

Die Grundkonzeption des Motors S38 entsprach immer noch dem M88 aus dem M1 und M5 (Baureihe E28), er hatte also Einzeldrosselklappensteuerung und Hochdrehzahlkonzept.

Wer hat damals einen M5 bestellt?

Es gab europäische Königshäuser und Rennfahrergaragen, in denen ein M5 im Fuhrpark war



Sie können einen dieser Klassiker gewinnen - aber nur, wenn Sie bis 20. Januar mitmachen

Das Bescheuertste im Leben sind verpasste Gelegenheiten. Die Chance ist weg, und schuld ist nur man selbst. Wie ärgerlich, den richtigen Moment verpasst zu haben, oder?

Das sollte Ihnen bei der Oldtimerspendenaktion nicht passieren. Denn erstens ist es ja keine Entscheidung, die Sie in Sekunden fällen müssten oder

DAF 55 COUPÉ

Design von Michelotti, Technik von 1970,

Spende von Vredestein

die mit Risiko verbunden wäre. Alles, was Sie tun müssen, ist fünf Euro oder mehr zu überweisen – siehe rechts unten. Hauptsache bald, denn am 20. Januar fällt der Hammer.

Zweitens wollen Sie doch nicht die Chance verpassen,



Michael Fabich

Behinderten zu helfen. Den Erlös der aktuellen Spendenaktion steckt die Lebenshilfe Gießen in neuen Wohnraum für Menschen, die von Autismus betroffen sind (siehe www. oldtimerspendenaktion.de).

Und drittens wollen Sie sich auf keinen Fall ärgern, wenn jemand anders Ihren Traumklassiker gewinnt, weil Sie nicht Daimler? Oder einen fred Sympathieträger wie den dolin oder den DAF? Weld es auch sei: Die Zeit läuft.

teilgenommen haben, richtig? Welchen wünschen Sie sich: einen schnittigen Roadster wie den Mercedes 300 SL oder den Alfa? Einen großbürgerlichen Reisewagen wie den Opel, das Mercedes-Coupé oder den Daimler? Oder einen frechen Sympathieträger wie den Fridolin oder den DAF? Welcher es auch sei: Die Zeit läuft.



DAIMLER V8

Aktion gespendet

IBAN: DE38 5135 0025 0200 6260 00

Teilnahmeschluss ist der 20. Januar.

BIC: SKGIDE5FXXX

SCHEUNENFUNDE

unserer Leser

Altes Blech am Wegesrand Raubt Genießern den Verstand: Wer hat all die schönen Wagen Einstmals ins Gebüsch getragen? Überwuchert, angegammelt, Sind sie hier komplett versammelt.

Liebe Leser, nicht verzagen, Schickt uns freudig Eure Wagen! Schreibt uns auch, wo Ihr sie fandet, Wo genau sie einst gestrandet. Auf diesen Seiten bleibt uns Zeit Für blecherne Unsterblichkeit.

→ TEXTE: Knut Simon





alt erwischt wurden die Kollegen von der Rüsselsheimer Prototypen-Erprobung im schwedischen Gammelbyn. Im Jahre 1965. Damals in ihrem Opel Blitz von plötzlich auftretendem Schnee- und Eisbefall überrascht, verließen die Tester fluchtartig und stark unterkühlt den Ort. Während die Opel-Ingenieure mit der Diagnose "Eisbein" im nächstgelegenen Krankenhaus behandelt wurden,

etablierten sie nach ihrer Rückkehr in Deutschland schnell den Begriff "Blitz-Eis". Der noch immer in Gammelbyn eingefrorene Laster soll geborgen und 2016 - nach optischer und technischer Durchsicht, jedoch ohne weitere Veränderungen - als Retro-Transporter auf den Markt kommen. Dies. so Opel, habe ja auch im Fall VW T1 und T6 bestens geklappt. Der Wolfsburger Konzern habe zudem sehr günstige, nur wenig benutzte US-Dieselfilter angeboten.

Beet-Stunde

■ Die Polizei im Saarland hegt einen grausigen Verdacht: Nachdem in den 1970er-Jahren regelmäßig Fahrzeuge aus dem benachbarten Ausland nie an den Bestimmungsorten ihrer jeweiligen Reisen ankamen, untersucht das zuständige LKA jetzt die aktuell aufgefallene, bemerkenswert hohe lokale Dichte an Steingärten mit Auto-Deko. Ein schwunghafter Handel mit mechanischen und organischen Ersatzteilen befände sich "im Bereich des Möglichen", so ein Polizeisprecher, der noch am Fundort auffallend viele Beweisstücke in seinen privaten Ford Granada Turnier einlud. Tiefer wolle man zunächst nicht graben, so der Beamte, der zügig und dabei manisch kichernd wendete. Eine verfahrene Situation.





HOT SCHROTT

ja Gerd Höllerich hieß, da ergibt die abgekühlt.

■ "Dieser Hot Rod steht nicht weit imaginierte Nachbarschaft von höl- Sie glauben mir nicht? Ach, so vervom Friedhof, auf dem Rov Black be- lisch heißem Hot Rod und des Hölsächlich Finder und Leser Gerwin Sinn. Der braune Ford und der bläcke mühselig herbeigezogene Geschich-Pootemans - und die Geschichte ist Roy lebten ja beide mal im Paradies so gut, dass wir sie fast geglaubt hät- der flotten Sünder - ganz in weißem ten! Zumal der Roy Black bürgerlich Schnee ist das hotte Auto inzwischen

derben Sie mir doch nicht meine erdigt ist", schreibt uns doch tat- lerichsens kühlem Grunde durchaus schöne, an allen acht Zündkabeln te! Schließlich sind wir hier immerhin bei der Schrottparade und nicht beim Mutantenstadl. Schluss am Wörthersee.

CSI: Mimimi!

■ Eine Designerleiche aus Dingolfing steht im Mittelpunkt der Folge "Kill Zone" aus der erfolgreichen TV-Serie. Das Team hat es dieses Mal mit einer unter dubiosen Umständen verschwundenen Schönheit zu tun. Nachdem sie und ihre Schwestern zunächst durch Verkehr auffällig

geworden waren, fand man das 26-jährige Luxusluderpüppchen schließlich hinter einer anonymen Lagerhalle in einem Münchner Industriegebiet. Kommissar Horst tappert im Dunkeln, auf den ersten Blick scheint lediglich klar zu sein, dass noch immer ziemlich viel Schnee im Spiel ist. Das etwas mimosenhafte Opfer, stark unterkühlt, fällt noch am Tatort ins Notsaufprogramm. Beisetzung folgt.

Mailen Sie uns Ihre Fotos bitte mit Angabe Ihrer Telefonnummer an: scheunenfund@autobild.de. Und beschreiben Sie möglichst genau, wo, wann und unter welchen Umständen Ihnen die Fotos vom Fund geglückt sind.



Brech-Reiz

In Schweden rollte mal ein toller Messerschmitt Kabinenroller. Mochte gerne Elche. Doch es kam' nie welche.

Schließlich fuhr er mit 'nem Knall In den nächsten Hühnerstall. Hier musste es doch Elche geben! Doch stattdessen: Spinnenweben.

Nachdem die Zeit ward fortgeschritten, Kam unbemerkt ein Elch geritten. Zum Glück sah er den Roller nicht. Weil unterm Elch ein Roller bricht.





Band. Nicht Heinrich Nordhoffs Tod, kein Konkurrent, nur die Zeit konnte ihn schließlich stoppen.

Renault, BMW und Borgward als VW-Alternativen. Wer liegt heute nach Punkten vorne?

"Wird der Käfer eingekreist?", fragte die Zeitschrift "Hobby" bereits 1959. Ist die Konkurrenz nicht schon besser?





Der Käfer als Messlatte für Generationen der unteren Mittelklasse. Heimelig ist er, aber vieles machen die anderen einfach besser

Auch wenn der Käfer in ein Gefühl von unbedingter diesem Vergleich den Anfang macht; ein Fazit können wir schon vorwegnehmen: Aus DKW, Renault, BMW oder Borgward in ihn umzusteigen, ist wie aus dem Urlaub nach Hause zu kommen – war schön, das andere, aber gut, dass wir wieder daheim sind. Gemütlich, doch nachweislich eng geht es zu. Das ist nicht nur ein Gefühl: Die Messdaten zeigen, dass kein anderer so wenig Innenraumbreite bietet.

Das Platzangebot ist nicht Käfers Stärke. Dafür ergeben Behaglichkeit und wertige Materialien, scheinbar doppelt so massiv wie in der Arabella,

In Kürze

■ Der Käfer ist am meisten Auto, am wenigsten Kompromiss. Gas, Bremse, Schaltung das alles verlangt im VW kaum Aufmerksamkeit. Wahrheit, nicht Mythos: Keiner der Konkurrenten fühlt sich so hochwertig an.

Qualität. Vorne wie hinten sitzen wir bequem und aufrecht, so gar nicht wie bei kleinen Leuten. Ruhig und berechenbar lenkt und fährt der VW, zumindest solange keine abrupten Lastwechsel (Achtung: Pendelachse!) provoziert werden. Keiner federt ausgewogener. Der Käfer schreckt uns auch nicht auf, wenn einmal scharf gebremst werden muss.

Auch das erklärt den klassenlosen Erfolg des Volkswagens: Er meint es immer ernst, ganz egal ob karge Standard-Hütte oder schmuckes Export-Modell mit Doppelstoßstange. Die anderen mögen charmanter auftreten, mit bunten Farben oder frechen Heckflossen betören, aber echte Wertarbeit findest du nur hier, flüstert das Unterbewusstsein. Nur ein Detail sticht heraus: der dünne, wie nachträglich verbogen wirkende Schalthebel.

Aber wenn er schon da ist: einfach zugreifen. Rund um die Mittelstellung wirkt der Hebel unpräzise, aber letztlich lassen sich die Gänge ohne hinzusehen einlegen. Auto fahren funktioniert noch heute so, mit einem Käfer kommt jeder klar.

Der Zwölfhunderter-Motor spielt dann den gegenüber der Konkurrenz üppigen Hubraum aus: Bei niedriger Drehzahl beschleunigt der Käfer ordentlich, da wirken die 30 PS kräftig. Bei hohen Drehzahlen wird's

aber zäh und mühsam. Nur 110 km/h Spitze geht der VW 1200, was umso dürftiger erscheint, weil er eine ganze Wagenklasse erwachsener als seine Widersacher auftritt.

Mit dem Käfer zu leben, heißt dessen Unzulänglichkeiten zu akzeptieren: die lächerlich kleinen, verbauten eineinhalb Gepäckräume, den Tankdeckel unter der Haube, die mies dosierbare Heizung. Das war's aber auch. Wirklich überraschende Stärken oder Schwächen gibt es nicht.

Genau deshalb fahren wir jetzt in den Urlaub.

Warum Gutes neu erfinden? Fensterkurbel und Türöffner sehen aus wie **Teile eines** Vorkriegsautos. Im aufgemöbelten Ambiente der **Export-Version** hat das Klasse





ABMESSUNGEN in Millimetern	VW 1200 EXPORT
Testbereifung: Vredestein Sprint Classic V	Innenbreite vorn: 1200 Spurweite: 1305/1288 Breite: 1540 Sitzplätze: 4 900 435 400 435 400 400 435



Willkommen daheim: Das Cockpit ist bekannt, nur die unbeschrifteten Schalter geben Anfängern Rätsel auf. Links drückt die Tür, rechts der Beifahrer, aber insgesamt bietet der Käfer den besten Sitzkomfort





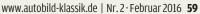
Fahrzeugdaten	VW 1200 Export
Motor	VierzylBoxer/Heck
Ventile/Nockenwellen	8/1
Nockenwellenantrieb	Zahnräder
Hubraum	1192 cm ³
Bohrung x Hub	77,0 x 64,0 mm
kW (PS) bei U/min	22 (30)/3400
Nm bei U/min	75/2000
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h
Getriebe	Viergang manuell
Antrieb	Hinterrad
Bremsen vorn/hinten	Trommel/Trommel
Testwagenbereifung	155/80 R 15
Radgröße	4 x 15"
Verbrauch (Werksangabe)	7,31
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	40 l/Normal
zulässiges Gesamtgewicht	1120 kg
Baujahr Testwagen	1958
Neupreis (1960)	4600 Mark



Messwerte		
Beschleunigung	0-50/-80 km/h	8,2/23,9 s
Elastizität (dritter Gang	30-60 km/h	9,6 s
Bremsweg aus 80 km/h		45,7 m
Testverbrauch - CO ₂		6,8 l - 161 g/km
Reichweite		588 km

Kosten	
Steuern pro Jahr	191€
Versicherung (OCC-Beispiel)	169,19 €
Zeitwert (Zustand 2)	13 500 €







Renaults Dauphine ist eine Charakterdarstellerin mit praktischer Karosserie. Motor und Getriebe vereiteln aber den Sieg

ganz anders: Steckt etwas Käfer in der Dauphine?

Wohl eher etwas von der zu seiner Zeit weit verbreiteten Vorstellung davon, wie ein günstiger Volkswagen konzipiert sein müsse: mit Motor und Antrieb im Heck. Kurz nach dem Käfer kam dessen französisches Pendant, der mehr als eine Million Mal gebaute Renault 4CV, auf den Markt.

Die Dauphine ist dessen Weiterentwicklung, und das merkt man. Während der Käfer in buckliger Vorkriegsform verharrt, trägt die flotte Dauphine, die "Thronfolgerin", schon fe-

In Kürze

■ Chic geformt, clever gemacht und an kleinen Stellen herzerwärmend anders. Chapeau. Renault! Die Dauphine zeigt, was mit einer Heckmotor-Grundkonzeption alles möglich ist. Sieger der Herzen!

wir sie betrachten, desto besser sieht sie aus: hübsches Gesicht, sportliche Ansaugöffnungen an den Flanken, knackiges Heck mit dramatischen Schlitzen. Dahinter steht längs und aufrecht der "Ventoux"-Vierzvlinder. Dessen dämmender Wassermantel macht sich sofort bemerkbar: Der Renault ist leiser als der VW und, weil die Lärmquelle hinten liegt und der Krach achtern davonzieht, innen auch ruhiger als DKW und Borgward.

Nur schade, dass in der Standard-Dauphine nicht mehr drinsteckt als der brave 850-Kubik-Motor mit 26,5 PS. An die Drehfreude des DKW Iunior kommt er nicht heran. an das Drehmoment des deutlich hubraumstärkeren Käfers auch nicht.

Auch ein Dreiganggetriebe ist normal. Das hat serienmäßig einen Gang zu wenig, zudem

■ Sehr ähnlich und doch sche Ponton-Mode. Je länger muss jeder einzelne sorgsam gesucht und mit Nachdruck eingelegt werden. Dazu passt die leicht gebeugte, forschende Körperhaltung, die sich wie von selbst aus dem etwas zu kurzen, direkt im Boden steckenden Schalthebelchen ergibt.

> Die Sitze sind zierlich, die Pedale winzig. Norm-Menschen von 1,75 Meter Größe bedienen sie mit angezogenen Beinen, sitzen aber nicht ernsthaft beengt. So ist die Dauphine eben: Alles hier ist kleiner und ver-

spielt, nicht so trocken und nüchtern wie beim VW.

Zugleich ist der Renault praktisch. Als Einziger bringt er auf 3,95 Meter Länge vier schmale Türen unter, die nach vorn öffnen, "also in Sicherheitsrichtung", wie der Prospekt betont. 380 Liter passen in den Kofferraum, der bei eingeschaltetem Licht von auch nach innen abstrahlenden Scheinwerfern erhellt wird.

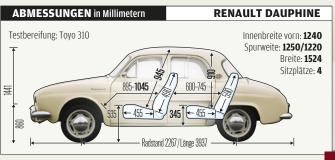
So gewinnt die Dauphine zwar die Praxiswertung, aber nicht den Vergleich. Es fehlt nicht viel - nur ein Gang und ein paar PS mehr.

Großer Glanz im kleinen Auto. Das Cockpit mit gold hinterlegter Instrumenteneinheit ist liebevoll herausgeputzt. Sehr nützlich: das Ablagefach links vom Tacho





Fahrzeugdaten	Renault Dauphine
Motor	VierzylReihe/Heck
Ventile/Nockenwellen	8/1
Nockenwellenantrieb	Zahnräder
Hubraum	845 cm ³
Bohrung x Hub	58,0 x 80,0 mm
kW (PS) bei U/min	19 (26,5)/4200
Nm bei U/min	57/2100
Höchstgeschwindigkeit	115 km/h
Getriebe	Dreigang manuell
Antrieb	Hinterrad
Bremsen vorn/hinten	Trommel/Trommel
Testwagenbereifung	135 R 15
Radgröße	k. A.
Verbrauch (Werksangabe)	6,5
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	32 I/Normal
zulässiges Gesamtgewicht	1000 kg
Baujahr Testwagen	1957
Neupreis (1960)	5200 Mark





Vorsicht, Heckschleuder!
Der sportlich antretende
Vierzylinder hängt weit
hinter der Hinterachse.
Vor den Rädern sitzen in
die schwungvolle
Seitenlinie integrierte
Kiemen, Ansaug- und
Kühlluft strömen hier ein



Kosten	
Steuern pro Jahr	191€
Versicherung (OCC-Beispiel)	169,19€
Zeitwert (Zustand 2)	8600€











Die Arabella überrascht mit fortschrittlichen Lösungen und verspielt Sympathien durch widersprüchliches Verhalten. Tendenz: uneinheitlich

Wasserboxer vorn, Frontantrieb, großer Kofferraum und eine Form, die mit der Zeit geht. Dazu Heizung mit Gebläse, Verbundglasscheibe, Handbremskontrollleuchte und umlegbare Rückbank: Die Borgward Arabella ist der Anti-Käfer. So fasst sie sich an, und so fährt sie sich auch. Ersteres leider. Letzteres glücklicherweise.

Dass in der Entwicklung das Geld fehlte und die Fertigung veraltet war, trägt die Arabella als erlebbare Erblast mit sich. Ihre Türen schließen hohl. beim Fahren ächzt und stöhnt die aus Fertigteilen verschraubte Karosserie, Spaltmaße sind

In Kürze

■ Da wäre mehr drin gewesen. Auf dem Papier sieht die modern konstruierte und gut ausgestattete Arabella wie der sichere Sieger aus, aber Schwächen im Detail kosten Punkte. Mittelfeld ja, Mittelmaß nein.

Näherungswerte. Der Kunststoff am Armaturenträger scheint leben kann, wird mit der Aradünn und zerbrechlich. Etwas zu viel Schwung beim Gangwechsel, und mit dem fragil geschwungenen Schaltknüppel hinterm Lenkrad lässt sich leicht ein Loch reinhauen.

Styling zählt zu Arabellas Stärken. Der Instrumentenkasten - in dem es sogar eine Warnleuchte für defekte Rückleuchten gibt - erinnert an die schräge Citroën-Ami-6-Architektur, die Türgriffe sind direkt erwartet, dafür glänzt er mit bei der DS abgeschaut.

Dazu gibt es Stoffe und Schnitte im Nierentisch-Look und eine Sitzposition wie im Cocktailsessel. Chic, aber unpraktisch. Nur Sitzriesen empfinden sie als passend, Durchschnittsgrößen klemmen tief in der Ritze der lässigen, durchgehenden Sitzbank. Passen Oberkörper und Arme zur Lenkradposition, sind im Normalfall die Beine zu lang.

Wer mit Kompromissen nicht bella niemals glücklich werden.

Starten wir und fahren endlich Kreise um Renault, Käfer und Co, diese zähen, alten Hecktriebler aus einer früheren Zeit. Halt! Erst das Kupplungspedal bis zur Stoßstange durchtreten, dabei ist das Radhaus massiv im Weg, und sorgfältig Gang für Gang sortieren.

Von einem Boxermotor hätten wir etwas mehr Laufkultur

Drehfreude. 34 PS leistet schon die Basisvariante, die scharfe 45-PS-Version hätte das Feld wohl völlig verblasen. Der Alumotor wiegt nicht viel, eine leichtgängige, doch nicht indirekte Lenkung ist der Lohn. Sport beherrscht sie, da fährt die Arabella nach vorn. Und sie bremst gut, auch wenn erstmal das stumpfe Pedalgefühl stört.

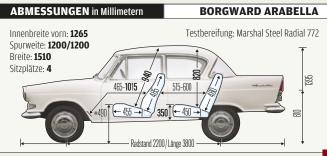
"Ja, aber..." Dieser Satzanfang begleitet den Test bis zum Schluss. Etwas mehr Geld und Zeit hätte Borgwards kleine Mittelklasse damals gebraucht, damit wir heute sagen können: So sehen Sieger aus. Hätte.

Heiter bis freundlich. Jede Menge Glas und schmale Dachsäulen lassen viel Licht in den Innenraum, das Material zeugt vom Sparwillen. Vorn ist Platz für drei





Fahrzeugdaten	Borgward Arabella
Motor	Vierzylinder-Boxer
Ventile/Nockenwellen	8/1
Nockenwellenantrieb	Zahnräder
Hubraum	897 cm³
Bohrung x Hub	69,0 x 60,0 mm
kW (PS) bei U/min	25 (34)/4650
Nm bei U/min	60/2500
Höchstgeschwindigkeit	115 km/h
Getriebe	Viergang manuell
Antrieb	Vorderrad
Bremsen vorn/hinten	Trommeln/Trommeln
Testwagenbereifung	145/80 R 13
Radgröße	3,5 x 13"
Verbrauch (Werksangabe)	7,2
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	35 I/Normal
zulässiges Gesamtgewicht	1075 kg
Baujahr Testwagen	1961
Neupreis (1960)	5490 Mark





Munter bis hakelig. Messwerte Links vom Lüfter, Beschleunigung 0-50/-80 km/h 10,7/24,5 s unter dem Luftfilter, Elastizität (dritter Gang) 30-60 km/h versteckt sich der Bremsweg aus 80 km/h kompakte Vierzylinder-Testverbrauch - CO₂ 6,9 l -164 g/km Boxer. Wer Hand an Reichweite die Lenkradschaltung mit langen Wegen Kosten legt, bra



Chron schei sen st ab ist gro schluckt das Gepäck der vierköpfigen Familie

legt, braucht etwas	Steuern pro Jahr	191€
Fingerspitzengefühl	Versicherung (OCC-Beispiel)	169,19
	Zeitwert (Zustand 2)	8600
Modisch bis modern. Chromglanz, Panorama- scheiben und Heckflos- sen stehen für Zeitgeist, aber der Kofferraum		
ist groß und glattflächig.		







8,4 s

44,4 m

507 km



Angriff mit GROSSEM NAMEN

Mehr Platz und Komfort als erwartet, weniger Motor als möglich. Talente hat der BMW viele, aber das Motorrad-Erbe bremst ihn aus

Ist es verwegen zu behaupten, dass der Typ 700 BMW gerettet hat? Fest steht, dass er das erste richtige, in großer Stückzahl produzierte Auto aus München war. Kein Traumtyp wie der 507, kein Rollermobil wie die Isetta. Ein echter Neuanfang eben.

Die Zweirad-Gene trägt auch der 700 noch in sich. Im verlängerten Heck der LS-Limousine, wo eigentlich mal ein Vierzylinder Platz finden sollte, verliert sich der aufgebohrte Zweizylinder der R67.

Also los! Zündschlüssel drehen, Gaspedal weeeeit nach unten treten - ohne Orgeln schüttelt der Dynastarter den Boxer

In Kürze

■ Noch Kleinwagen oder schon untere Mittelklasse? Der 700 hängt mittendrin, das macht sich am ehesten beim Motor bemerkbar. Sein Potenzial kann der gut aussehende und gut liegende BMW so nicht ausspielen.

leise von hinten. Trotz Luftkühlung ist der BMW ein eher stiller Typ, wird selbst beim Angasen nicht laut. Wer hätte das gedacht?

Dabei braucht er Drehzahl. schon beim Start und beim Anfahren. Ohne hohe Touren geht gar nichts. Das unterscheidet ihn vom VW. Die schwachbrüstigen 30 PS aus rund 700 Kubikzentimetern, so erklärt sich die Typ-Bezeichnung, liegen erst bei 5000/min an.

Da muss viel geschaltet werden, was nicht leicht von der Hand geht. Die Wege sind lang, und das Schaltschema ist nach rechts verschoben – der 1. Gang liegt auf 13 Uhr. Seltsam!

Wer das intus hat, kann Spaß haben. Der Fahrwerkvorteil des BMW ist nicht nur aus 155er-Reifen auf schmucken Alurädern zu erklären, die ganze Abstimmung passt. Keiner liegt so ruhig und sicher wie der

wach, bald blubbert es nur noch BMW, der Grenzbereich ist weit weg. Dabei bleibt er komfortabel, die Karosserie auf holprigem Pflaster geräuschlos. Hier ist der BMW das Gegenteil des labilen Borgward.

> Auch die Sitzposition ist sportlich: nah an der Straße, mehr im als auf dem Auto sitzend wie im Fall des DKW. Und vom rundlichen Renault und dessen gemütlicher Ponton-Form unterscheidet den BMW seine moderne, fast kühle Trapez-Linie.

Also hat er gar nichts mit den anderen gemein? Doch! Das Lenkrad ist mit dem der Arabella identisch; Borgwards Einkaufschef wechselte damals zu BMW.

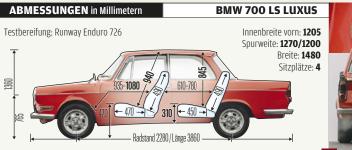
Am Gesamtbild des kleinwagenhaft ausgestatteten Aufsteigers können jedoch weder italienisches Design noch das überlegene Fahrwerk etwas ändern. Der Kompromiss aus Zweirad-Technik und Auto-Anzug steckt dem BMW 700 noch zu tief in den Kleidern, auch wenn die Neue Klasse schon erkennbar ist. Wir vermissen hier den Vierzylinder.

Zeit für etwas anderes: **Eigentlich muss** hier statt der Uhr ein Drehzahlmesser sitzen, aber der ist selten und kostbar. Die Farbe "Oleanderrot" ist original





Fahrzeugdaten	BMW 700
Motor	ZweizylBoxer/Heck
Ventile/Nockenwellen	4/1
Nockenwellenantrieb	Zahnräder
Hubraum	697 cm ³
Bohrung x Hub	78,0 x 73,0 mm
kW (PS) bei U/min	22 (30)/5000
Nm bei U/min	50/3400
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Getriebe	Viergang manuell
Antrieb	Hinterrad
Bremsen vorn/hinten	Trommeln/Trommeln
Testwagenbereifung	155/70 R 13
Radgröße (Serie)	3,5 x 12"
Verbrauch (Werksangabe)	5,91
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	30 l/Super
zulässiges Gesamtgewicht	1050 kg
Baujahr Testwagen (700 LS)	1963
Neupreis (1962)	4995 Mark





 Messwerte
 Beschleunigung
 0-50/-80 km/h
 12,4/39,5 s

 Elastizität (dritter Gang)
 30-60 km/h
 14,1 s

 Bremsweg aus 80 km/h
 47,5 m

 Testverbrauch - CO₂
 6,2 l - 147 g/km

 Reichweite
 532 km

Die neue Sachlichkeit.
Der BMW 700 ist
komplett, aber nicht
üppig ausgestattet,
auch wenn das LS-Emblem
am Heck auf Luxus
verweist. Der Schaltknauf
aus Leichtmetall ist ein
neuzeitliches Ersatzteil

Kosten	
Steuern pro Jahr	177€
Versicherung (OCC-Beispiel)	169,19€
Zeitwert (Zustand 2)	9300 €

am Heck auf Luxus
verweist. Der Schaltknauf
aus Leichtmetall ist ein
neuzeitliches Ersatzteil

Die klare Linie. Designer
Michelotti zeichnete
dem 700 glatte Flächen
und scharfe Kanten.
Vorn gibt es genug, hinten
zu viel Platz - im Heck
sollte eigentlich ein Vierzylinder eingebaut werden











Der DKW Junior wirkt erst altbacken und überrascht dann durch sein munteres Wesen. Sein Zweitakter war 1960 doch noch nicht von gestern

Vielleicht liegt es ja daran, dass seit 1958 Daimler-Benz bei der Auto Union das Sagen hatte: Der DKW Junior hat etwas von einem kleinen Mercedes.

Er ist nicht so modisch wie die Arabella, nüchtern wie der BMW oder verbaut wie der Käfer. Er ist eher ein vollwertiges Auto in einer niedrigeren Klasse, mit realistischem Platzangebot für die ganze Familie, etwas konservativ konstruiert und sehr routiniert gefertigt.

Am stärksten wird dieses Gefühl im Innenraum. Es dominieren gedeckte Farben, Wohnstuben-ähnliche Stoffe, Holzfolie (es ist ja kein echter

In Kürze

■ Der DKW Junior bietet das beste Gesamtpaket: ausreichend Platz für Mensch und Gepäck, qualitativ überzeugend und mit lebendigem Motor. Er gewinnt auch wegen, nicht trotz seines Zweitakters.

Mercedes, nur der Junior-Partner). Der Tacho erinnert an die vertikale "Fieberthermometer"-Anzeige der Heckflosse. Dazu betont der Prospekt die passive Sicherheit in Form von "Tiefnabenlenkrad" und "stoßelastischem Armaturenbrett".

Zum verhaltenen Tonfall passt die merkwürdig hoch angesetzte, völlig unsportliche Sitzposition. Beim ersten Einsteigen stößt der Kopf an den Türausschnitt - autsch! Sicher ist das nicht!

Danach überzeugt der DKW durch problemlosen Umgang. Wie bei den Konkurrenten sind Schalter und Knöpfe nicht beschriftet, aber der Junior erklärt sich schnell von selbst. Eine bessere Ausstattung und mehr Chrom, 13-Zoll-Räder und der 800-Kubik-Motor mit benutzerfreundlicher Frischöl-Automatik unterscheiden den de Luxe von der weniger feinen, schwächeren Version.

Passend zur Auto-Mode hat auch der Junior Lenkradschaltung. Die Wege sind ähnlich lang wie bei der Arabella, nur präziser. Dafür gibt es im Fußraum mit den hängenden Pedalen mehr Platz, und beim Tritt aufs Gaspedal folgt die eigentliche Überraschung.

Obwohl mit 34 PS handelsüblich motorisiert, springt der Junior mit kernigem "renntängtäng" in 18 Sekunden von null auf 80 km/h und fliegt dem Rest des Feldes davon.

Der VW als Zweitschnellster braucht sechs, der BMW mehr als 20 (!) Sekunden länger. In der Elastizitätswertung (30-60 km/h im 3. Gang: 8,6 Sekunden) ist nur die Arabella schneller. Schiebebetrieb mag der Zweitakter nicht, aber dafür hat der ja den typischen Freilauf. Größtes Manko des Junior: seine lausige Bremsleistung. Die Konkurrenz steht teilweise zwei Wagenlängen früher, kann den ansonsten rundum überzeugenden DKW aber nur in dieser Wertung ausbremsen - ein später Triumph für die vor 50 Jahren verblichene Marke.

Platz gemacht. Frontmotor und Frontantrieb sorgen für reichlich Raum im Gepäckabteil. VW Käfer, BMW 700 und Renault Dauphine kommen da nicht mit



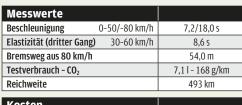


Fahrzeugdaten	DKW Junior				
Motor	DreizylZweitakt				
Ventile/Nockenwellen	-				
Nockenwellenantrieb	-				
Hubraum	796 cm³				
Bohrung x Hub	70,5 x 68,0 mm				
kW (PS) bei U/min	25 (34)/4300				
Nm bei U/min	71/2500				
Höchstgeschwindigkeit	115 km/h				
Getriebe	Viergang manuell				
Antrieb	Vorderrad				
Bremsen vorn/hinten	Trommeln/Trommeln				
Testwagenbereifung	145/80 R 13				
Radgröße	4 x 13"				
Verbrauch (Werksangabe)	7,41				
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	33 I/Normal				
zulässiges Gesamtgewicht	970 kg				
Baujahr Testwagen (Junior de Luxe)	1963				
Neupreis (1960)	4790 Mark				





Ein Zweitakter steckt unter der Haube, was sonst? Dieser hat drei Zylinder und "Frischöl-Automatik" - aus dem Tank vorn rechts bekommt der Motor eine an Drehzahl und Last angepasste Menge Zweitaktöl





Hübsch gemacht. Etwas altmodisch, aber gediegen und solide tritt der Junior zum Vergleich an. Schmal und hochbeinig sieht er aus, die Karosserie sitzt auf einem Kastenprofil-Rahmen

Kosten	
Steuern pro Jahr	191€
Versicherung (OCC-Beispiel)	169,19€
Zeitwert (Zustand 2)	7600€









DIE >> gab es auch noch

Fahrrad, Moped, Kleinstwagen. Und danach, irgendwann vielleicht, ein richtiges Auto. 1960 sind Käfer und Co der realistische Traum einer ganzen Autonation. Der Markt ist groß und umkämpft, das Angebot vielfältig. Auch England und Italien mischen mit.



Technische Daten

Vierzylinder, vorn quer • Hubraum 848 cm3 • Leistung 21 kW (29 PS) bei 5500/min • max. Drehmoment 60 Nm bei 2900/min • Vorderradantrieb Spitze 115 km/h

Preis: 5175 Mark

Austin 850

Mini heißt er bei uns erst später. Als er 1959 auf den Markt kommt, firmiert der Kompakte von BMC als Austin Seven 850. Der hohe Preis von 5175 Mark (die Heizung kostet 160 Mark extra) verhindert in Deutschland den (frühen) Erfolg.



Technische Daten

Vierzylinder, vorn längs • Hubraum 1089 cm3 • Leistung 29 kW (40 PS) bei 4800/min • max. Drehmoment 71 Nm bei 3200/min • Hinterradantrieb • Spitze 126 km/h

Preis: 5550 Mark

NSU-Fiat Neckar

Der Neckar. gebaut bei Weinsberg, montiert in Heilbronn und eigentlich ein Fiat 1100, ist eine bewährte Größe: von 1953 bis 1970 bleibt er im Fiat-Programm. Der Viertürer bietet Platz, tritt erwachsen auf, ist flott motorisiert.



HABEN DICH,

Hubraumplus reicht dem VW distanzieren.

Der DKW Junior beweist es: mit 800 Kubik, 34 PS und drei Zylindern im Zweitakt fährt er überraschend auf Platz 1. Die launige Gangart und das stimmige Gesamtpaket zum sympathischen Preis haben uns überzeugt.

Auf Rang 2: der langlebige nicht, um die Gegner klar zu VW Käfer, der alte Routinier. Dahinter geht es spannend, aber niemals teuer zu. Die nur selten zu sehende Borgward Arabella bietet viel Neues, kombiniert mit einigen schönen und anstregenden Schrullen. Design und Boxer Motor stehen ihr gut. Renaults hübsche Dauphine

hat Charme und vier Türen und lullt auch erklärte Sportfahrer ein. Auf dem letzten Platz, aber deshalb noch lange kein Verlierer: der fahraktive BMW 700 mit dem zu kleinen Motor.

Welchen nehmen? Zählen Sie in Ruhe die Punkte - und folgen Sie dann Ihrem Gefühl. Jan-Henrik Muche

	max. Punkte	W	RENAULT	BMW	DKW	BORGWARD
Spaßfaktor						
Temperament	10	5	4	3	8	7
Sound	10	5	3	4	5	3
Handling	10	3	3	8	6	5
Zwischenergebnis	30	13	10	15	19	15
Kuschelfaktor						
Komfort	10	8	6	6	7	5
Platz/Variabilität	10	4	6	5	6	7
Alltagstauglichkeit	10	9	8	5	8	7
Zwischenergebnis	30	21	20	16	21	19
Neidfaktor						
Qualität	10	9	7	7	8	6
Design	10	6	7	7	6	9
Image	10	10	8	6	5	5
Zwischenergebnis	30	25	22	20	19	20
Besitzfaktor						
Preis und Unterhalt	10	5	8	8	8	8
Preisprognose	10	8	4	7	5	5
Teile und Reparaturen	10	6	8	4	7	7
Zwischenergebnis	30	19	20	19	20	20
Gesamtergebnis	120	78	72	70	79	74



Technische Daten

Vierzylinder, vorn längs • Hubraum 1196 cm3 • Leistung 29 kW (40 PS) bei 4400/min • max. Drehmoment 82 Nm bei 2200/min • Hinterradantrieb • Spitze 120 km/h

Preis: 5675 Mark

Opel 1200

Weniger Opel geht nicht. Bis zum Debüt des Kadett A wird der Opel 1200, vormals Olympia Rekord (P1), als Basisversion mit kleinem 1,2-Liter-Motor und sparsamer Ausstattung gebaut - auch als schon der neue P2 am Start ist.



Technische Daten

Vierzylinder-Boxer, vorn längs • Hubraum 1093 cm3 • Leistung 29 kW (40 PS) bei 4250/min • max. Drehmoment 76 Nm bei 2750/min • Vorderradantrieb • Spitze 124 km/h

Preis: 5665 Mark

Hansa 1100

Der Hansa 1100. der bis 1958 noch Goliath heißt. hat ein Image-Problem, wird unter Wert gehandelt. Da helfen weder der Boxermotor aus Leichtmetall noch Frontantrieb oder solide Qualität. Nur 8661 Hansa 1100 werden 1960 gebaut.



Technische Daten

Vierzylinder, vorn längs • Hubraum 1172 cm3 • Leistung 28 kW (38 PS) bei 4250/min • max. Drehmoment 76 Nm bei 2200/min · Hinterradantrieb Spitze 111 km/h

Preis: 5395 Mark

Ford Taunus 12M

Moderne Pontonform und Vorkriegsmotor - so empfiehlt sich der Taunus 12M als ernsthafter Käfer-Konkurrent. Zwischen 1952 und 1962 werden 435 925 Einheiten des Taunus G13 gefertigt. Die Weltkugel-Nase entfällt 1959.





r darf Horch fahren, wenn ihm danach ist. Er muss sich nicht mal um Ersatzteile kümmern oder die richtigen Abschmierintervalle. Das übernimmt die einzige Horch-Werksgarage, die die Weltgeschichte übrig gelassen hat.

Das ist großartig, aber Rudolf Vollnhals macht um dieses Privileg kein Aufhebens, so wie er überhaupt nie um irgendetwas Aufhebens macht: Bei einem Besuch nahm er uns mit in das Zimmer oben im ersten Stock des August Horch Museums, in dem Horch selbst, der Markengründer, jahrzehntelang sein Büro hatte. Wir baten ihn, für ein Foto Platz zu nehmen und er verblüffte uns und setzte sich vor den Schreibtisch, nicht etwa auf den Chefplatz dahinter.

Ein feines Gespür für die Bedeutung von Symbolik und eine juristische Ausbildung – das ist es, womit Rudolf Vollnhals eines der tollsten und heikelsten Projekte der deutschen Oldtimerei auf die Beine gestellt hat. 18 Jahre seines Berufslebens hat er damit verbracht, bevor er in diesem Sommer in den Ruhestand ging.

Vollnhals ist aufgewachsen in Ingolstadt, was einem Leben schnell einen bestimmten Dreh geben kann. "Ich hab 1982 in der Rechtsabteilung bei Audi angefangen. Das war die Zeit, als Audi begann, sich mit der Markenhistorie zu befassen. Audi Tradition war damals Teil der Rechtsabteilung."

So kam er zur Auto Union im Allgemeinen und zu Horch im Besonderen, und zwar sowohl zum genialen August, der gleich zwei Marken der späteren Auto Union gründete (Horch und Audi), als auch zum Auto dieses Namens.

Was für eine großartige Historie Audi eigentlich hat, war damals in Ingolstadt nicht ▶



sehr bekannt. Das Kernland der ursprünglichen Auto Union lag in Sachsen, von Ingolstadt aus also hinter dem Eisernen Vorhang. Doch spätestens mit dem Ende der DDR entfaltete sich auch im Westen die ganze Pracht des größten deutschen Autokonzerns der Vorkriegszeit, und die gehört in ein Markenmuseum. Das gab es sogar schon, nur war das in Ingolstadt unbekannt.

"Ich war 1990 das erste Mal in Zwickau. Von dem Museum wusste ich nichts. Das ging erst los, als wir 1997 einen Brief von der Stadt Zwickau bekamen", sagt Rudolf Vollnhals. Die bat um eine Spende in Höhe von einer halben Million Mark, um das Museum für Automobilbaugeschichte kaufen zu können. Museum nebst Grund-





Der DKW Front ist patiniert und trotzdem museumsreif, ein neuwertiger Zustand ist heute nicht mehr nötig. Dasselbe gilt für die origi-nale Möblierung des Kontorgebäudes, insbesondere für August **Horchs Arbeits**zimmer (der auf der anderen Seite des Schreibtischs saß)



stück und Gebäuden des ehemaligen Werks 2 der Sachsenringwerke waren damals in Obhut der Treuhandanstalt, die nach der Wende zur Privatisierung der DDR-Staatswirtschaft gegründet worden war.

Audi-Chef Franz-Josef Paefgen staunte über diesen Brief und gab Rudolf Vollnhals den Auftrag, nach Zwickau zu fahren und sich die Sache anzusehen. Das Museum war 1988 eingerichtet und 1990 eröffnet worden; anfangs zeigte es 14

Oldtimer, darunter einen Horch, einen P 240 Sachsenring und einige IFA-Autos. Nach Ende der Trabant-Produktion 1990 begann das Areal zuverfallen, aber Vollnhals erkannte die Bedeutung. In diesen Gebäuden hatten 1910 die "Audi Automobilwerke mbH" die Produktion aufgenommen. Der Komplex musste erhalten werden.

Eine Lebensaufgabe, und Vollnhals war der Mann dafür. Seine juristische Ausbildung diente als Grundlage für alles Weitere. Er begann einen aufwendigen Verhandlungsprozess mit der Stadt Zwickau und der Treuhand. Eine Sanierung sollte einem Gutachten zufolge 13 Millionen Mark kosten. Die Lösung war die Gründung einer gemeinnützigen GmbH, getragen zu gleichen Teilen von der Stadt Zwickau und der Audi AG.

Vollnhals lebte zu dieser Zeit mehr in Zwickau als in Ingolstadt. Als Geschäftsführer der gGmbH koordinierte er den Umbau des arg gebeutelten Hauses in eine Repräsentanz ▶ **1990** Erster Besuch in Zwickau. Vollnhals weiß nichts von dem Museum, das soeben im Trabantwerk eröffnet wurde

1997 Die Stadt Zwickau schreibt einen Brief an die Audi AG mit der Bitte um finanzielle Unterstützung bei der Rettung des Museums. Rudolf Vollnhals sieht daraufhin zum ersten Mal das Museum, das noch in der ehemaligen Werkskantine untergebracht ist

2000 Audi und die Stadt Zwickau gründen eine gGmbH als Träger für das Museum. Vollnhals wird Geschäftsführer und Museumsdirektor

2004 Der Museumsneubau wird eröffnet. Ein Jahr später folgt die erste Erweiterung mit dem Kontorgebäude

2013 Beginn der Sanierungsarbeiten an der angrenzenden Halle, in der 80 Jahre lang Autos gebaut wurden

2015 Mit einem kleinen Festakt am 24. Juni beginnt der Ruhestand für Rudolf Vollnhals. Sein Museum wird sich schon 2016 weiterentwickeln mit der Eröffnung der Montagehalle







So sah die Ausstellung im Sommer 1990 aus. Noch während des Umbaus kam 2002 ein sehr seltenes Stück dazu, ein Audi Typ SS "Zwickau" (1929, l.). Rudolf Vollnhals mit seinem privaten Oldtimer, einem DKW Munga (r.)





Der Kramladen gehört zur DKW-Straße



für die heutige Audi AG und all ihre Vorläufer sowie für die Auto-Historie der Stadt Zwickau. Er fand eine Balance zwischen den Interessen, sodass der Westkonzern Audi nicht als übermächtig wahrgenommen wurde. Dass das nicht selbstverständlich ist, zeigt so manches Negativ-Beispiel, bei dem die Repräsentanten zu laut, zu fordernd, zu polternd auftraten. Aber solche Fehler macht Vollnhals eben nicht. "Wer weiß, ob es ohne ihn so schön geworden wäre", sagt ein Museumsmitarbeiter.

Nicht nur bei der Platzwahl am Chefschreibtisch wird deutlich: Vollnhals hat diese ruhige Art, dieses Fingerspitzengefühl, diesen Respekt auch einfachen Mitarbeitern gegenüber und das hat ihm selbst den Respekt verschafft, den er für sein Projekt brauchte.

Am 10. September 2004 wurde das gemeinsame Museum eröffnet; und das war nur der Auftakt. Inzwischen sind weitere Bereiche dazugekommen, das ehemalige Kontorgebäude (das heute einen funktionierenden Motorprüfstand enthält) und die Horch-Villa. Demnächst steht die größte Erweiterung an, die Produktionshalle selbst, 1924 errichtet und benutzt für die Endmontage von Audi, DKW und zuletzt drei Millionen Trabant.

Rudolf Vollnhals hätte sie gern noch als Direktor eröffnet, aber Sorgfalt geht bei ihm einfach vor Schnelligkeit.

Till Schauen



im Tiefparterre. Man kann dort echten August-Horch-Kaffee kaufen oder Auto-Union-Schokotaler. Der Chef bedient selten, besonders seit er den Ruhestand genießt



INFO

August Horch Museum

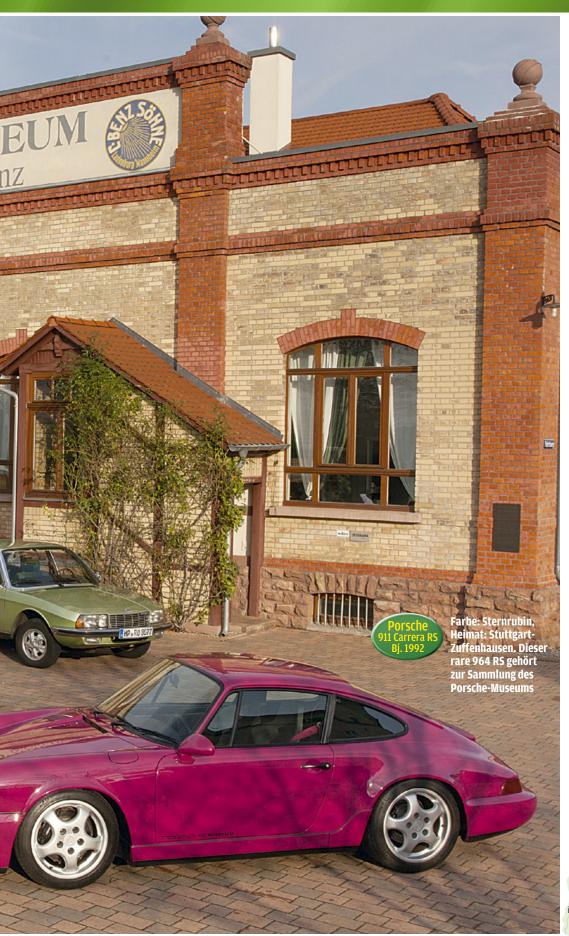
Das Museum ist eine Reise nach Zwickau wert. Darbietung, Führungen und Katalog sind gut durchdacht. Im nächsten Sommer wird die Ausstellung noch erweitert.

Gruppen ab zwölf Personen erhalten Ermäßigung. Für Tagungen gibt es einen Konferenzraum für bis zu 80 Personen.

Adresse Audistraße 7, 08058 Zwickau, Tel. 0375-2717380, info@horch-museum.de Eintritt 6 Euro, ermäßigt 4 Euro. Familienticket (2 Erwachsene, 2 Kinder): 16 Euro. **Öffnungszeiten** dienstags

bis sonntags 9.30 bis 17 Uhr.





INHALT

- → Reise durchs Land mit fünf Autos von hier Seite 78
- Die schönsten Strecken,Orte und Museen Seite 86
- → Was unsere Leser an Baden-Württemberg lieben Seite 92
- → Die Oldtimer-Szene im Ländle Seite 93
- → Die Porsche-Schrauber-Familie aus dem Allgäu

Seite 94

annheim und Canstatt: Hier haben Carl Benz und Gottlieb Daimler 1886 das Auto erfunden, jeder auf seine Weise. Ohne sie wären wir nicht hier. Genauso wenig wie der Gutbrod Superior, Unimog 401, Mercedes 280 E (W 114), NSU Ro 80 oder Porsche 964 RS – fünf Fahrzeuge von vier Marken, deren Geschichte miteinander verwoben ist.

Baden-Württemberg ist Autoland, also klemmen wir uns hinters Steuer! Fahren wir im Strich-Acht nach Ladenburg, wo Carl Benz seine Autos baute. Machen wir mit dem Ro 80 Station in Altlußheim, wo die Wankel-Historie weiterlebt. Besuchen wir Gaggenau, den ältesten noch bestehenden Auto-Produktionsstandort der Welt - natürlich im Unimog! Und schauen wir zu guter Letzt bei Porsche in Stuttgart hinter die Kulissen der Vergangenheit. Für all die Kleinen, die mal waren und längst nicht mehr sind, hält der Gutbrod Superior die Fahne hoch. Baden-Württemberg wir kommen!









Holz am Armaturenbrett gibt dem Strich-Acht eine luxuriöse Note. Sechszylinder mit zwei Nockenwellen und 185 PS

 $1813 \ \, \text{Der in Mannheim lebende Karl Fried-rich Christian Ludwig Freiherr Drais von}$ Sauerbronn (1785-1851) entwickelt zwei Wagen mit vier Rädern, die zunächst über eine Tretmühle und später über eine Kurbelwelle verfügen und die er "Fahrmaschine" nennt. Nur auf zwei Rädern kommt es 1817 schließlich zur ersten bekannten Fahrt. Mit der "Laufmaschine", später "Draisine" genannt, erreicht Drais ein Durchschnittstempo von 15 km/h.

HISTORIE



73 In Riedlingen gründen Christian Schmidt und Heinrich Stoll die "Mechanische Werkstätte zur Herstellung von Strickmaschinen". Acht Jahre später verlegen die beiden ihr Unternehmen nach Neckarsulm. Ab 1886

stellt die Firma auch Fahrräder her. 1892 gibt sie sich den Namen NSU, eine Kurzform für den Stadtnamen Neckarsulm. Das Logo lehnt sich am württembergischen Staatswappen von 1806 an.



Mit dem Strich-Acht in Ladenburg

Zwischen 1906 und 1924 baute Carl Benz hier Motoren und Autos. Seit 2005 ist am historischen Ort das Automuseum Dr. Carl Benz zu Hause

Carl Benz wäre zufrieden mit dem, was er hier sieht. Seine Fabrik und sein ehemaliges Büro: sauber und aufgeräumt. Die Technik: im tadellosen Zustand. Die Motorwagen: betriebsbereit. Sogar die letzten beiden "C. Benz-Söhne"-Wagen, die gebaut wurden, stehen in der Sammlung. Winfried Seidel hat sie restauriert: die Fabrik und ihre Autos, heute wieder zu besuchen und zu sehen am Ort der gemeinsamen Geschichte.

Fast 20 Jahre lang baute Auto-Pionier Carl Benz (1844– 1929) in Ladenburg Maschinen und Automobile. Mehr als rund 300 Stück wurden es nicht, und

Carl Benz wäre zufrieden dem, was er hier sieht. Seifabrik und sein ehemaliges o: sauber und aufgeräumt. Technik: im tadellosen Zu-

burg Schluss mit dem Autobau. Benz erlebte das alles noch. Bis zu seinem Tod wohnte er hier.

Für Winfried Seidel (76), Mitbegründer der Mannheimer Veterama, Szene-Urgestein und Mercedes-Sammler, schloss sich hier ein Kreis. Als 80 Jahre nach dem letzten Wagen die Carl Benz Söhne KG in Ladenburg ihr Zuliefergeschäft für Mercedes-Nutzfahrzeuge einstellte, überzeugte Seidel Banken und Hersteller,

bei der Instandsetzung der alten Fabrik mitzuziehen.

2005 wurde das Automuseum Dr. Carl Benz eröffnet. Heute gehören gut drei Dutzend Autos zur Ausstellung. Wer wissen will, wie mit dem Auto alles anfing – auf nach Ladenburg!

Seine Eltern tauften ihn Karl, ab 1882 unterschrieb er aber mit "Carl"



Ladenburg, noch sehr ländlich. Als die Benz-Fabrik in Betrieb ging, lag sie zwischen Neckar und Acker



Benz-Autos entstanden in Handarbeit (o.). Winfried Seidel (u.) restaurierte das Werk anhand solcher Fotos



Automuseum Dr. Carl Benz, Ilvesheimer Str. 26, 68526 Ladenburg. Öffnungszeiten: Mittwoch, Samstag, Sonntag und an Feiertagen 14 bis 18 Uhr, Tel. 0 62 03-18 17 86, www.automuseum-ladenburg.de



1886 Am 29. Januar erhält der Ingenieur Carl Benz das Patent Nr. 37435 auf das erste Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. Auf der Ringstraße in Mannheim fährt er

am 3. Juli mit seinem "pferdelosen Wagen" - dem dreirädrigen Patent-Motorwagen - erstmals außerhalb seines Firmengeländes. Wohl ohne von Benz zu wissen, baut Gottlieb Daimler im Oktober seinen schnell laufenden Benzinmotor in eine Kutsche ein.

1888 Carl Benz (Foto rechts) erhält für seinen Motorwagen die erste Fahrerlaubnis der Welt, ausgestellt am 1. August vom Großherzoglich-Badischen Bezirksamt. Auf große Reise gehen allerdings Ehefrau Bertha (li.) und seine Söhne Eugen (15) und Richard (13): Mit dem Benz Patent-Motorwagen Nummer 3 unternehmen sie die erste Auto-Fernfahrt von Mannheim in Berthas Geburtsstadt Pforzheim und zurück.







Nein, Besuch darf nicht rein. Vielleicht mal ein paar Journalisten auf Stippvisite, zum Fotografieren und Staunen. Nach einem Rundgang durchs Porsche-Museum ein paar Straßen weiter, dem offiziellen Ort für Markenkult und Traditionspflege, bekommt der Sportwagenfreund spätestens hier Schnappatmung.

Serienautos und Einzelstücke, Rennwagen, Designstudien, Technologieträger und Prototypen: Porsches nun bald 70-jährige Vergangenheit ist inzwischen so groß geworden, dass sie im Museums-Fundus aus Platzgründen auch mal ins Hochregal geräumt wird. Es sind Autos darunter, die Millionen wert sind, aber auch solche, die nur ein paar Tausend Euro kosten. Für die Firmengeschichte sind sie alle wichtig, hier stehen sie einträchtig neben- und übereinander. Große Teile des Fundus-Inventars waren noch nie in der Öffentlichkeit zu sehen, einige Fahrzeuge gelten sogar offiziell als nicht existent. Die gute Nachricht für Fans: Das Museum in ZuffenSechszylinder-Boxer, luftgekühlt, hinten längs • Hubraum 3600 cm3 • Leistung 191 kW (260 PS) bei 6100/min • max. Drehmoment 325 Nm bei 4800/min • Hinterradantrieb • Fünfgang-Schaltgetriebe • Leergewicht 1220 kg • Höchstgeschwindigkeit 260 km/h • Neupreis 1992: 145 450 Mark

190 000 Euro Aktueller Marktwert für Zustand 2. Quelle: Classic Data

hausen zeigt regelmäßig Sonderausstellungen. Und irgendwann kommt fast jedes Auto hier mal raus.







Die Schreifarbe "Sternrubin" und farblich abgestimmte Sportsitze sind typisch für einen 964 RS der frühen 90er-Jahre. 911er lagern hier gleich regalweise

89 Wilhelm Maybach zeigt auf der Pariser Weltausstellung das "Motor-Quadricycle" mit dem von Gottlieb Daimler entwickelten, schnell laufenden Benzinmotor. Im Gegensatz zu Daimlers Motorkutsche von 1886 ist Maybachs Fahrzeug kein umgebauter Pferdewagen, sondern eine eigenständige Konstruktion - quasi das erste "richtige" Auto mit vier Rädern.

HISTORIE



Am 1. April stellt Carl Benz seinen neuen Motorwagen vor. Der wird "Velo" genannt und ist neben Panhard P2C und Peugeot Type 2 eines der ersten in Serie produzierten Autos. Es gibt bereits eine Zubehörliste. So werden Laternen und ein Halbverdeck aus Leder angebo-

ten. In der Basisversion kostet der Wagen 2000 Mark. 20 km/h beträgt die Höchstgeschwindigkeit. Pferdekutschen bleiben da kaum dran.





Technische Daten

Zweizylinder-Zweitaktmotor, vorn längs • Hubraum 663 cm3 • Leistung 19 kW (26 PS) bei 4300/min • max. Drehmoment 46 Nm bei 2400/min • Vorderradantrieb • Dreigang-Schaltgetriebe • Leergewicht 740 kg • Höchstgeschwindigkeit 110 km/h • Neupreis 1953: 5275 Mark

10 200 Euro

Mit dem Superior in Auenwald

Der Stuttgarter Otfried Jaus sammelt Gutbrod und Co - einer muss den Job halt machen



Wenn Sie mehr wissen wollen: Otfried Jaus' Buch "Neben den Großen Standard bis Gutbrod" gibt es für 32 Euro bei Electro Consult, Max-Eyth-Str. 4, 71549 Auenwald, E-Mail: info@electroconsult-gmbh.de



Vielfalt in Einheit: Gutbrod Lastendreirad und Leichtlastwagen (re.), Trio Dreirad, Atlas 800 (hi.), ein paar Gutbrod Superior (li.) und noch mehr



In der Sammlung von Otfried Jaus (o.) stehen viele Fahrzeuge von kaum noch bekannten baden-württembergischen Klein- und Nischenherstellern

Mercedes, Porsche, NSU - um die Großen sollen sich andere kümmern. Otfried Jaus (63) ist für die Kleinen, ja sogar die Winzigen da. Nachkriegsprodukte mit Namen wie Trio, Condor oder Irus, gefertigt in kleinen zweistelligen Stückzahlen. Und für Gutbrod, jene ambitionierte Marke, die kurz, aber stark beachtet, in Calw und Plochingen Autos baute. Ende 1951 wurde hier das erste deutsche Serienauto mit (allerdings unzuverlässiger) Benzineinspritzung vorgestellt.

Die Kleinwagen der eigenen Kindheit haben es Otfried Jaus aus Auenwald angetan. Obwohl in Untertürkheim zu Hause, arbeitete sein Vater nicht "beim Daimler" und fuhr auch

nie Mercedes. "Ihm strahlte der Stern zu hell", sagt Jaus. Als er vor 30 Jahren auf Gutbrod stieß, war es der erste Schritt auf dem Weg zum Spezialisten.

Erst widmete er sich der Marke und ihren unter dem Namen Standard produzierten Vorkriegstypen. Dann den vielen abseitigen Herstellern, die nur kurz etwas zur Geschichte des Autolands beisteuerten und deren Unbekanntheit Jaus faszinierte.

Maico, Kleinschnittger, Zündapp: All die populären Kleinwagen sammelt er längst nicht mehr, auch die Exoten aus Baden, Württemberg und Schwaben sollen gehen. Gutbrod wird bleiben: Heimatpflege und Hobby in einem.

Wilhelm Maybach konstruiert den Daimler-Riemenwagen. Er ist nach seinem ungewöhnlichen Antrieb über ein Viergang-Riemengetriebe benannt. Bis 1899 werden insgesamt 150 Fahrzeuge gebaut, der Riemenwagen macht Daimler in England und den USA bekannt. Das Erscheinungsbild und die Drehschemellenkung erinnern noch stark an eine Kutsche. Erstmals kommen Lamellenkühler und Spritzdüsenvergaser zum Einsatz.



1906 Nach dem dreirädrigen "Sulmobil" beginnt die Entwicklung von Autos mit dem Namen "Neckarsulmer Motorwagen". Der NSU 6/10 PS ist der erste vierrädrige Pkw eigener Konstruktion, den die Firma herstellt. Schon ein Jahr zuvor hatte das Werk begonnen, größere Wagen der belgischen Marke Pipe in Lizenz zu fertigen. Einem kleineren, selbst entwickelten Modell werden jedoch bessere Marktchancen eingeräumt.









Großes Finale: Mit den letzten 382 gefertigten Ro 80 ging 1977 in Neckarsulm der NSU-Autobau zu Ende. Dieser ist seitdem in erster Hand

HISTORIE

1906 Der Sattler Wilhelm Reutter gründet die "Stuttgarter Carosserie- u. Radfabrik", die von 1931 an in Porsches Auftrag Karosserien baut - erst für Käfer-Prototypen, nach dem Krieg für den Porsche 356. 1963 verkauft Reutter das Karosseriewerk an Porsche und konzentriert sich unter dem Namen Recaro (Reutter Carosserie) auf die Entwicklung und Herstellung von Sitzen. 1965 erscheint der erste Recaro-Sportsitz.



1915 In Friedrichshafen gründen die Luftschiffbau Zeppelin GmbH und die Max Maag Zahnräderfabrik die neue Zahnradfabrik GmbH.

Sie wird vor allem Getriebe für Motorwagen, Luftfahrzeuge und Motorboote konstruieren und herstellen. 1921 wird die Firma in eine AG umgewandelt und heißt fortan Zahnradfabrik Friedrichshafen AG, seit 1992 ZF Friedrichshafen AG.



Mit dem Ro 80 in Altlußheim

Das wohl größte NSU- und Wankel-Museum steht nicht in Neckarsulm. Mobilität und Technik, nicht die Marke, will sein Gründer hier erklären

■ Eine halbe Stunde von Hockenheim die A6 runter nach Süden ist von der großen Vergangenheit der "Neckarsulmer Strickmaschinenfabrik AG" nicht viel geblieben. Neckarsulm ist heute Audi. Und Altlußheim NSU.

"Fahrräder, Motorräder, Autos, Vorkriegs- und Nachkriegsgeschichten – anhand der Marke lässt sich die gesamte Entwicklung der individuellen Mobilität darstellen", sagt Horst Schultz (67). "Außerdem war ein Prinz mein erstes Auto. Und aus der Suche nach einem Wankel-Spider, wie ich ihn später fuhr, ist das hier entstanden." Diplom-Ingenieur, Autoliebhaber, Technikfan und NSU-Enthusiast ist Schulz -

aber vor allem ein Erklärer. Sein Museum Autovision, 2002 eröffnet, ist eine Stiftung mit Lehrauftrag: junge Menschen für technische Berufe begeistern, am Beispiel NSU. Die Rahmen für



Neben anderen Technik-Exponaten steht auch das aufklappbare Ro 80-Schaustück der IAA 1967 hier. Horst Schultz kaufte es für sein Museum

Technische Daten

Zweischeiben-Wankel, vorn längs • Kammervolumen 497 cm3 • Leistung 85 kW (115 PS) bei 5500/min • max. Drehmoment 157 Nm bei 4000/min • Vorderradantrieb • Dreigang-Halbautomatik • Leergewicht 1290 kg • Höchstgeschwindigkeit 176 km/h Neupreis 1977: 22 695 Mark

11 800 Euro

Daimlers Stahlradwagen von 1889 hatte NSU gebaut, in den 50ern dem Wankelmotor zum Durchbruch verholfen. Ziemlich einmalig, aber dennoch repräsentativ: vom Hochrad zum Ro 80 in knapp 80 Jahren.

Den großen Wagen aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg und dem Wankelmotor gehören das Erdgeschoss. Im Keller: Zweiräder, Rekordfahrzeuge, Kettenkrad und die NSU-Palette vom kleinen Prinzen über Wankel-Spider und TT bis zur Mittelklasse VW K70, auch der eine NSU-Entwicklung. "Alle in Weiß, damit das Auge besser die Dimension erfassen kann - in nur 20 Jahren hat sich die Größe des Autos verdoppelt."

Der Rest ist Antriebstechnik: Elektro, Hybrid, Brennstoffzelle. Ein Nachbau des ältesten Elektro-Dreirads von 1881 steht im Foyer, im Keller parken Detroit Electric von 1909

HP®RO 8077

und Opel Ampera nebeneinander. Das Rad dreht sich weiter - auch hier.



Wankel, wie funktioniert das? Am originalen NSU-Vorführmodell lassen sich Aufbau und Arbeitsweise des Kreiskolbenmotors nachvollziehen



Stiftung Museum Autovision, Hauptstraße 154, 68 804 Altlußheim, Öffnungszeiten Do. bis So. 10 bis 17 Uhr, Tel. 0 62 05-30 76 60 07, www.museum-autovision.de

Die Mannheimer Firma Heinrich 🚛 Lanz stellt in Mannheim den Rohöl-Schlepper HL12 vor, auch Bulldog genannt. Der Name der Zugmaschine (im Bild ein Eilbulldog von 1953) leitet sich vom Aussehen der ersten Motoren ab, die Ähnlichkeit mit dem Gesicht einer Bulldogge haben. Vor dem Start muss ein Glühkopf mit einer Lötlampe erhitzt werden. In Gang gebracht wird der Motor mit einem seitlich angebrachten Schwungrad.



26 In den 1920er-Jahren kämpfen viele Autobauer ums Überleben. Die Deutsche Bank regt einen Zusammenschluss von Benz und Daimler an. auch weil sie so Forderungen in Anteile an dem neuen Konzern tauschen kann. Die aus den Arbeiten beider Auto-Pioniere hervorgegangenen Unternehmen Benz & Co Rheinische Gasmotorenfabrik Mannheim und Daimler-Motoren-Gesellschaft fusionieren am 28. Juni zur Daimler-Benz AG.



Mit dem U 401 in Gaggenau

Heute wird er in Wörth gebaut, aber die Heimat des Unimog ist hier







70 Jahre Unimog: Im Museum fängt die Geschichte bei Boehringer an und endet im Hier und Heute. Karl-Josef Leib ist **Technischer Leiter**



Unimog-Museum, B 462/Ausfahrt Schloss Rotenfels, 76511 Gaggenau, Öffnungszeiten Di. bis Sa. 10 bis 18 Uhr. Tel. 07225-981310, www. unimog-museum.de

Technische Daten

Vierzylinder-Diesel, vorn längs • Hubraum 1767 cm3 • Leistung 18 kW (25 PS) bei 2350/ min • max. Drehmoment k. A. • Hinterradantrieb. zusch. Vorderradantrieb • Achtgang-Schaltgetriebe · Leergewicht 1600 kg · Höchstgeschwindigkeit 50 km/h • Neupreis 1953: 11 980 Mark

17 600 Euro



Der U 401 (1953-56) war der erste Unimog, der einen Stern trug

■ Die Erfolgsstory des Unimog ist typisch für Baden-Württemberg – weil sie vom Schaffen und Arbeiten erzählt. Ihren Ursprung hat sie an drei Orten: Schwäbisch-Gmünd, Göppingen, Gaggenau. Im ersten wurde er erfunden, im nächsten erstmals gebaut, und vom dritten aus eroberte das "Universal-Motor-Gerät" Feld. Wald, Flur – und die Welt.

Als die Fertigung 2002 nach 51 Jahren und 320 748 Einheiten nach Wörth am Rhein zog, war das seinen Fans egal. Das Museum haben sie ihm in Gaggenau gebaut, – auf einem Stück Erde, das früher Tausende Male von wechselnden Unimog-Generationen zu Schauzwecken

> durchpflügt wurde. Gaggenau, das

> ist automobilhistori-

scher Boden. 1894 entstand hier das erste Bergmann-Automobil, 1910 übernahm Benz & Cie. die Nachfolgefirma SAG. Heute fertigt Daimler Lkw-Achsen, Drehmomentwandler und Nutzfahrzeuggetriebe.

Im Unimog-Museum beginnt die Geschichte 1946. Von sechs Prototypen existieren noch zwei. Der zweitälteste - U6 - hat hier seinen Ehrenplatz. Von ihm aus schlängelt sich die Entwicklung über Landwirtschafts-, Feuerwehr- und Kommunaleinsatz in die Neuzeit, Geländefahrt für unerschrockene Besucher inklusive.



Am 1. Dezember macht sich Ferdinand Porsche (li., mit Sohn Ferry) in Stuttgart an der Kronenstraße 24 mit einem eigenen Konstruktionsbüro selbstständig. Am 25. April des Folgejahres wird das Konstruktionsbüro als Dr. Ing. h. c. F. Porsche GmbH im Register für Gesellschaftsfirmen eingetragen. Je 15 Prozent der Anteile halten der Kaufmann und Rennfahrer Adolf Rosenberger sowie der Wiener Rechtsanwalt Anton Piëch.



In Ottersweiler entwirft Peitschen-931 fabrikant Arist Dethleffs den ersten Wohnwagen, damit ihn seine Familie auf Dienstreisen begleiten kann. Der Prototyp "Wohnauto" wird ein Jahr später fertig. Von diesem Zeitpunkt an werden auf Bestellung weitere Exemplare in einem Holzschuppen produziert. 1934 sind die ersten Kundenmodelle bereits aerodynamisch geformt. Dethleffs gehört heute zur Hymer-Gruppe.

DAS GROSSE SONDERHEFT:

America's most wanted!

Die besten US-Autothemen auf 132 Seiten



Außerdem im Heft

Cool in jeder Lebenslage: Mit diesen US-Klassikern fährt man immer gut

Die große Freiheit spüren:

Campen in besonderer Umgebung – dem Las Vegas Strip





Wohin? Dorthin, wo es zu fahren lohnt

Auf den nächsten Seiten zeigen wir Ihnen die schönsten Reiseziele des Landes. Zuerst die reizvollsten Strecken für leidenschaftliche Autofahrer ob zum beschaulichen Oldtimerwandern oder zum Gummigeben





Schauinsland

■ Rund zwölf Kilometer lang, 175 Kehren, 780 Höhenmeter - die Schauinslandstraße war die längste und kurvenreichste Bergrennstrecke Deutschlands. Von 1925 bis 1984 wurde hier das Schauinsland-Bergrennen ausgetragen. Benannt war es nach dem Schauinsland im Schwarzwald, dem 1284 Meter hohen Hausberg von Freiburg im Breisgau. Auch mehrere Europa-Bergmeisterschaftsläufe fanden auf der Strecke statt. In

den 1980er-Jahren mehrte sich die Kritik der Naturschützer, 1988 verweigerten die Genehmigungsbehörden den Durchführungsantrag. Privat kann man dort immer noch fahren, sei es als Teilnehmer der "Schauinsland Klassik" oder ganz einfach auf eigene Faust. Fahrspaß und tolles Landschaftserlebnis sind garantiert, für Motorräder ist die Strecke zwischen dem 1. April und 1. November an Wochenenden allerdings gesperrt.



Als einen der ersten Aufträge ent-**31** wickelt das Konstruktionsbüro Porsche für das Nürnberger Unternehmen Zündapp den Kleinwagen Porsche Typ 12. Für NSU wird der Mittelklassewagen Porsche Typ 32 entworfen. Beide Projekte werden wegen zu hoher Produktionskosten vor der Serienfertigung aufgegeben. Der ebenfalls von Ferdinand Porsche konstruierte Wanderer W22 (Foto) wird dagegen in Chemnitz gebaut.



Der erste Autobahntunnel Deutsch-37 lands wird am 30. Oktober für den Verkehr freigegeben. Der Nasenfelstunnel ist eine 60 Meter lange Unterführung am Albabstieg der Reichsautobahnstrecke 42 im Bereich zwischen Ulm-West und Kirchheim/Teck (siehe auch "Dorthin, wo es zu fahren lohnt"). Er befindet sich am Drackensteiner Hang und führt auf gut 700 Meter Höhe durch den aus Tuffstein bestehenden Nasenfels.



Hockenheimring

■ Am 31. Juli gastiert die Formel 1 wieder in Deutschland, Ausrichter ist der Hockenheimring. Die 1932 eröffnete Strecke hat ihr Gesicht mehrfach verändert. Meilensteine: der Bau des Motodroms 1964/65 sowie die Einkürzung 2002. Dabei wurde der Abschnitt zur Ostkurve mit der langen, schnellen Geraden durch den Hardtwald dichtgemacht. 1970 fand der erste Grand Prix statt, Jochen Rindt gewann kurz vor dem tödlichen Unfall in Monza sein letztes Rennen. Zwei Jahre zuvor war der zweifache F1-Champion Jim Clark im Waldabschnitt tödlich verunglückt. 2014 gewann Nico Rosberg die Königsklasse in Hockenheim, viermal triumphierte Michael Schumacher, einmal dessen Bruder Ralf. Touristenfahrten werden angeboten, Oldtimer gucken geht auch: am Wochenende 15. bis 17. April bei der Hockenheim Historic.

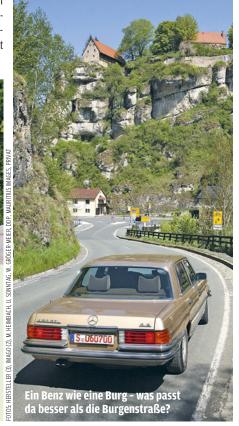


Solitude

■ Auf der Solitude (Französisch "Abgeschiedenheit") im Westen Stuttgarts starteten zwischen 1961 und 1964 John Surtees, Jack Brabham, Jim Clark und Lokalmatador Hans Herrmann zu Wettbewerben nach F1-Reglement, jedoch ohne Weltmeisterschaftswertung. Schon ab 1903 führten erste Bergrennen hinauf zum Schloss Solitude, zwischen 1935 und 1965 brausten die Boliden auf einem Rundkurs unter anderem durchs Mahdental - hier steht noch immer das alte Start-Ziel-Gebäude. 2001 gründete sich der Förderverein "Solitude Revival" und rief ein Festival gleichen Namens ins Leben.

Burgenstraße

■ 1954 schlossen sich mehrere Städte, darunter Mannheim, Heidelberg und Heilbronn, zur Arbeitsgemeinschaft Burgenstraße zusammen. Ziel war es, die Gebiete links und rechts dieser Verbindung touristisch zu erschließen. An der Route, die heute rund 1000 Kilometer lang ist und bis Prag führt, liegen 70 Burgen, Schlösser und Ruinen aus den unterschiedlichsten Epochen. Die Ferienstraße beginnt an der Einfahrt zum Ehrenhof des Mannheimer Schlosses. Die Bauten haben Jahrhunderte überdauert, einige bilden heute die Kulisse für Freilichtspiele, Konzerte oder historische Märkte. Andere werden noch von den adligen Nachfahren einstiger Besitzer bewohnt und sind teils für Besucher geöffnet. Bevor es aus dem Ländle nach Bayern geht, lockt noch das Deutsche Automuseum auf Schloss Langenburg; sein Motto lautet "Menschen, Autos & Geschichten". Mehr unter www.burgenstrasse.de





Hohenzollernstraße

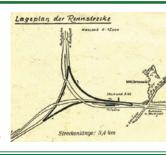
Deutschlands Südwesten ist mehr als Baden und Württemberg. Der dritte große Teil umfasst das einstige Hohenzollern, Heimat von Grafen und Fürsten und Stammland der preußischen Könige und deutschen Kaiser. Vom oberen Neckar über das Albvorland. die Schwäbische Alb, durch das Donautal und weite Teile Oberschwabens bis in die Nähe des Bodensees schlängelt sich auf etwa 300 Kilometern die Hohenzollernstraße. Startpunkt ist Sulz-Glatt im Schwarzwald, die Route endet in Haigerloch. Am Weg liegen zahlreiche historische Sehenswürdigkeiten: Burgen, Schlösser und Kirchen, Museen und malerische Städte. Landschaftlich besonders reizvoll ist der Streckenabschnitt zwischen Sigmaringen und Gutenstein. Hier führt die L 277 mitten durch die Felsen am Ufer der Donau. Lohnende Stopps für Klassikerfans sind das Oldtimermuseum Zollernalb in Hechingen (www.oldtimermuseumzollernalb.de) sowie das Zündapp-Museum in Sigmaringen (www.zuendappmuseum.

Im Stammwerk der Daimler-Benz AG in Stuttgart hat der Bau des "Großen Windkanals" begonnen. Es ist weltweit die erste Anlage, die speziell zur Untersuchung der aerodynamischen Eigenschaften von Kraftfahrzeugen

konzipiert wird. Kriegsbedingt dauert es bis 1954, bis die Arbeit an originalgroßen Pkw beginnt. 1972 wird hier das Zeltdach des Münchner Olympiastadions auf seine Windempfindlichkeit getestet.



1946 Wenig Verkehr nach dem Zweiten Weltkrieg auf den Autobahnen: So können hier weitgehend problemlos Rennsportveranstaltungen laufen, etwa beim Karlsruher Dreiecksrennen. Der Kurs ist 3,4 Kilometer lang und hat drei Haarnadelkurven. Unter anderen am Start: Karl Kling und Hans Stuck (beide auf BMW 328). Das letzte Sportwagenrennen findet 1951 statt.





Technikmuseum Sinsheim

■ Hier gibt es ohnehin kein Vorbei: Wer auf der A 6 bei Sinsheim unterwegs ist, dem fliegen die Überschalljets förmlich ins Auge. Eine Concorde und eine Tupolew Tu-144 "schweben" weithin sichtbar über dem Technikmuseum.

Beide sind begehbar. Überhaupt sollte man gut zu Fuß sein, denn rund 3000 Exponate verteilen sich auf einer Fläche von über 50 000 Quadratmetern. In den Ausstellungshallen stehen rund 500 Oldtimer und Motorräder aller Epochen, Formel-1-Legenden, Dampfloks, gigantische Motoren

und vieles mehr. Rekordfahrzeuge sind in Sinsheim ebenfalls ein Thema: Zu bestaunen ist unter anderem der "Blue Flame", eine Mischung aus Auto und Rakete, mit der Gary Gabelich 1970 auf dem Bonneville-Salzsee in den USA 1014,656 km/h schnell fuhr (www.technik-museum.de).

HISTORIE



1948 Die Geburtsstunde von Porsche als Automarke: Am 8. Juni bekommt der Typ 356/1 von der Kärntner Landesregierung die technische Straßenzulassung und Ferdinand Porsches Sohn Ferry damit die Erlaubnis, unter seinem Namen Autos zu bauen. Während des Krieges hat Porsche seine Firma von Stuttgart-Zuffenhausen nach Gmünd in Kärnten verlagert. Rückkehr: 1950.



1950 Die erste von zwei Röhren des Engelbergtunnels bei Leonberg wird wieder eröffnet. Er wurde am 5. November 1938 als Teil der Reichsautobahn-Strecke 39 in Betrieb genommen. Während des Zweiten Weltkriegs hatten hier Zwangsarbeiter produziert; kurz vor Kriegsende war die Anlage gesprengt worden. Seit 1999 wird im neuen Tunnel gefahren, ein Teilstück der Weströhre am Südportal ist heute Gedenkstätte.



Standseilbahn Stuttgart

■ Wenn es ein Denkmal gibt, das unverzichtbarer Baustein des öffentlichen Nahverkehrs ist, dann dieses: Die Standseilbahn Stuttgart ist bis heute beinahe alternativlos. Sie wurde 1928/29 erbaut, um den Waldfriedhof im Stadtteil Degerloch mit dem rund 100 Meter tiefer liegenden Heslach zu verbinden. Einst war sie die erste vollautomatische Seilbahn weltweit, bis heute kommt sie ohne Bedienpersonal aus. Wer einen der beiden originalen Wagen besteigt, erlebt eine Zeitreise: Die Bahn außen aus Teak, innen aus Mahagoni - ist im Stil der 20er-Jahre gehalten. Vor 13 Jahren wurde kurzzeitig die Stilllegung diskutiert, jedoch schnell wieder verworfen. Stattdessen wurde die Technik 2004 modernisiert. Eine neue Maschine läuft seither hinter der historischen Antriebsanlage, die erhalten blieb. Anfahrt: Seilbahnstraße (Tal) oder Eugen-Dolmetsch-Straße (Berg).





Verkehrsmuseum Karlsruhe

■ In der Geburtsstadt von Fahrrad-Erfinder Karl Freiherr Drais von Sauerbronn (1785-1851) und Auto-Pionier Carl Benz (1844-1929) befindet sich seit 1969 das ehrenamtlich betriebene Verkehrsmuseum Karlsruhe. Das älteste Auto der Sammlung ist ein Liliput, in Gaggenau gebaut und 1905 als "billigster kleiner Motorwagen der Welt" angepriesen. Ein Teil der Ausstellung ist dem Vater des Kreiskolbenmotors, Felix Wankel, gewidmet, der aus Baden stammte. Ein weiteres Thema ist die Maschinenfabrik Gritzner aus dem Stadtteil Durlach: 1872 gegründet, stieg sie um 1900 zur größten Nähmaschinenfabrik Europas auf - und später um: Auf Fahrräder folgten bereits ab 1903 Motorräder. Zu finden ist das Verkehrsmuseum an der Werderstraße 63.



Straßenbahnwelt Stuttgart

■ Als erste deutsche Stadt erhielt Stuttgart 1862 eine Genehmigung zum Bau und Betrieb einer Pferde-Straßenbahn. Schon 1897 stellte die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB), 1889 aus der Vereinigung zweier Pferdebahn-Gesellschaften entstanden, das gesamte Netz auf Strombetrieb um. Heute können Besucher in der Straßenbahnwelt durch die Geschichte reisen: Auf 2000 Quadratmetern sind seit 2009 viele historische Fahrzeuge zu sehen. Gefahren wird mit dem alten Material auch: Auf zwei Oldtimerlinien geht es sonntags entweder mit der Bahn - über den erhaltenen Teil des meterspurigen Stuttgarter Gleisnetzes - oder mit dem Bus durch die Stadt. Das Museum (www.shb-ev.de) ist im denkmalgeschützten ehemaligen Straßenbahn-Betriebshof Nummer 5 (Veielbrunnenweg 3, Bad Canstatt) untergebracht.



"Auf de schwäbsche Eisebahne"

■ Das Volkslied bezieht sich auf die erste durchgehende Bahnstrecke von Stuttgart nach Friedrichshafen. Hier steht es für eine Vielzahl historischer Strecken und einsatzfähiger Dampflokomotiven in Baden-Württemberg. Zum Beispiel für die Wutachtalbahn zwischen Lauchringen und Hintschingen, mittendrin die "Sauschwänzlebahn" (Foto unten). Der museale Streckenabschnitt (Länge 25 km) führt zwischen Blumberg-Zollhaus und Weizen über vier Brücken und durch sechs Tunnel. Dem längsten verdankt er seinen Namen: Der Kreisverkehr im Tunnel erinnert an ein Ringelschwänzchen (www. sauschwaenzlebahn.de). Mehr "schwäbsche Eisebahne" gibt es im Süddeutschen Eisenbahnmuseum Heilbronn (www.eisenbahnmuseum-heilbronn.de), bei den Ulmer Eisenbahnfreunden (www.uef-dampf.de), auf der Schwarzwaldbahn zwischen Hornberg und St. Georgen oder am höchstgelegenen Bahnhof Deutschlands: der Station Feldberg-Bärenberg auf 967 Metern.



Konstrukteur Béla Barényi gelingt ein Durchbruch in der Sicherheitsentwicklung: Er meldet die Grundlage der gestaltfesten Fahrgastzelle zum Patent an. Das Prinzip: Knautschzonen bauen bei einem Aufprall durch Verformung Energie ab, die Fahrgastzelle bleibt intakt. Mit der im Au-



56 Konstrukteur Erich Bachem entwirft einen Wohnwagen und gibt den Bau bei Alfons Hymer in Bad Waldsee bei Ravensburg in Auftrag. Alfons' Sohn Erwin gründet mit Bachem im Jahr darauf die Firma Eriba, 1961 beginnt die Fertigung des ersten Hymer-Reisemobils, des Caravano (Foto). 2011 eröffnet die Hymer AG in Bad Waldsee das Erwin Hymer Museum.





Wohin? Dorthin, wo Sie willkommen sind

Sie werden erwartet! In einem Schloss, das seit 43 Jahren ein Oldtimermuseum beherbergt. Von Autokonzernen, die stolz ihre Geschichte präsentieren. Und von Enthusiasten, die kuriose Kleinwagen sammeln

Große Wagen mit Stern: S-Klasse-Ahnenreihe im Stuttgarter Mercedes-Benz Museum



S-Klasse S-Class

Automuseum Busch

■ Mit 200 Autos, Motorrädern, Traktoren und Wohnwagen ist die Sammlung von Fritz B. Busch nicht nur eines der größten privaten Automuseen Deutschlands. Sie trägt auch die individuelle Handschrift ihres Gründers. Der 2010 verstorbene Motorjournalist verstand es wie kein Zweiter, über Autos zu schreiben - mal poetisch, gern kritisch, immer unverwechselbar. Zudem gilt Busch als einer der Pioniere des Oldtimer-Hobbys. Schon 1973 eröffnete er in einem Nebentrakt des fürstlichen Schlosses in Wolfegg ein Oldtimermuseum. Heute erstreckt sich die Ausstellung auf vier Etagen, verteilt auf zwei Gebäude. Hier steht nicht einfach nur alte Fortbewegungstechnik. Busch gelang es, mit Liebe zum Detail



ein "Erzähl-Museum" mit ganz eigener Atmosphäre zu schaffen. Viele Sätze aus seiner Feder begleiten den Besucher, während dieser einen nostalgischen Bummel auf der Straße der Erinnerungen unternimmt und zum Beispiel den Cadillac von Schauspieler Hans Albers bestaunt. Das Museum wird seit 2006 von seiner Tochter Anka geführt.

Automuseum Busch

Fritz-B.-Busch-Weg 1, 88364 Wolfegg www.automuseum-busch.de

Mercedes-Benz Museum

■ "Ich glaube an das Pferd. Das Automobil ist eine vorübergehende Erscheinung." Wie wir heute wissen, lag Kaiser Wilhelm II. mit dieser Einschätzung gründlich daneben: Noch zu seiner Zeit stieg Deutschland auf motorgetriebene Kutschen um. Damit beginnt die Ausstellung in der obersten Etage des Mercedes-Benz Museums. Der Besucher hat die Wahl zwischen zwei gegenläufigen Routen, die sich immer wieder kreuzen. Man folgt fünf thematisch gestalteten, "Collectionen" oder wechselt in sieben "Mythosräume", die jeweils einer Zeitepoche gewidmet sind. Am Ende der Ausstellung sind Prototypen und Forschungsfahrzeuge zu sehen, die den Zugang zum Bereich "Faszination Technik" öffnen. Das - auch architektonisch bemerkenswerte - Museum stellt auf 16 500 Quadratmeter Fläche insgesamt 1500 Exponate aus.

Mercedes-Benz Museum Mercedesstraße 100, 70372 Stuttgart www.mercedes-benz.com/museum

1960 Am 19. Januar wird im Deutschen Museöffentlichkeit präsentiert. Der Erfinder: Felix Wankel, 1902 in Lahr im Schwarzwald geboren, Autodidakt. Ihn störte das Schütteln eines Hubkolbenmotors einst derart, dass er sich einen Motor mit rotierender Metallscheibe ausdachte: den Wankelmotor. Im selben Jahr beweist seine Erfindung die Praxistauglichkeit in einem umgebauten NSU Prinz.



1968 Der deutsche Tourenwagen-Meister Günther Irmscher steigt in Winnenden ins Tuning-Geschäft ein. 1978 zieht der Opel-Tuner nach Remshalden. Der Stammsitz wird 2013 radikal verkleinert, Umbauten nimmt Irmscher jetzt direkt bei den Kunden (Opel, Peugeot, Kia) vor. Sonderumbauten und Prüfstandsmessungen finden weiterhin in Remshalden statt.

irmscher



Erwin Hymer Museum

■ Wenn einer eine Reise tut, dann kann er was erzählen. Wer in Bad Waldsee angekommen ist, kann seiner Reise ein ganz spezielles Kapitel hinzufügen. Das Museum des Wohnmobil- und Caravanherstellers Hymer lädt hier zu einer Entdeckungstour durch Geschichte, Gegenwart und Zukunft des Reisens ein. Aus dem großen Fundus sind im architektonisch prägnanten Museumsbau über 80 historische Wohnwagen und Reisemobile ausgestellt. Die Exponate entführen auf die Traumrouten der Welt, Groß und Klein können die Fernweh-Sehnsüchte verschiedener Epochen erleben. Anfassen und mitmachen? Ausdrücklich erlaubt!

Erwin Hymer Museum Robert-Bosch-Straße 7, 88339 Bad Waldsee www.erwin-hymer-museum.de

Bert Grimmer hat ein Herz für kuriose Kleinmobile

Vehikelsammlung Eppelheim

■ Minifahrzeuge der Wirtschaftswunderzeit spielen in der Oldtimerszene eine Außenseiterrolle. Bert Grimmer zeigt in seinem "zweiten Wohnzimmer" Kabinenroller, Kleinstwagen, Rollermobile und Krankenfahrstühle, von A wie Adler bis Z wie Zündapp. Zu den Raritäten zählen ein Felber T400 und ein Vorserienmodell des nur 50-mal gebauten Kroboth Allwetterrollers. Alltagsgegenstände der Epoche lassen das Lebensgefühl der 50er lebendig werden.

Vehikelsammlung Eppelheim Lilienthalstraße 17, 69214 Eppelheim Besichtigung nach tel. Voranmeldung, 0 62 21-76 01 15

10 weitere Museen

Fahrzeugmuseum Marxzell

Neuenbürger Straße 1, 76359 Marxzell, www.fahrzeugmuseum-marxzell.de

Autosammlung Steim Göttelbachstraße 49,

78713 Schramberg, www.autosammlung-steim.de

Oldtimermuseum Zollernalb

Obere Mühlstraße 7, 72379 Hechingen, www.oldtimermuseum-zollernalb.de

Automuseum Engstingen

Kirchstraße 6, 72829 Engstingen, www.automuseum-engstingen.de

Oldtimermuseum Wagner im alten Bahnhof Birkelbacher Straße 18,

74589 Satteldorf, Telefon: 0 79 50-3 24 (nur nach Anmeldung)

Boxenstopp Brunnenstraße 18, 72074 Tübingen, www.boxenstopp-tuebingen.de

Motormuseum Öhringen Stettiner Straße 22, 74613 Öhringen, www.motormuseum-oehringen.de



Oldtimermuseum Meßkirch

Schloßstraße 1, 88605 Meßkirch, www.oldtimer-freunde-messkirch.de **Museum Patina** Hauptstraße 54,

73061 Ebersbach, www.museum-patina.de



Oldtimermuseum Volante

■ Erst im Oktober 2015 eröffnete im Schwarzwaldort Kirchzarten das Museum Volante. Den Schwerpunkt der Ausstellung bildet die französische Firma Vanvooren aus der großen Zeit des Karosseriebaus, den 1930er-Jahren. Nach Kundenwunsch gestaltete Einzelstücke waren damals Ausdruck von Reichtum und Stil, Carrossiers wie Vanvooren standen in einem ebenso harten Wettbewerb wie die Hersteller der Fahrgestelle und Motoren. Das Museum bietet aber auch sehenswerte Sonderausstellungen, zum Beispiel mit italienischen Supersportwagen der 1960er- und 1970er-Jahre.

Oldtimermuseum Volante Oberrieder Straße 6, 79199 Kirchzarten, www.museum-volante.de TOS: HERSTELLER (5), A. EMMERLING, M. HEIMBACH, SZ PHOT

1969 Gemeinsam entwickeln, getrennt vermarkten: Das ist der Plan für einen Sportwagen von VW und Porsche. 1968 wird der erste 914-Prototyp vorgestellt, doch dann kündigt der neue VW-Boss Kurt Lotz die Absprache auf. Anfang 1969 wird daraufhin für den "VoPo" die VW-Porsche Vertriebs GmbH gegründet, die in Ludwigsburg angesiedelt wird. Werksfahrzeuge tragen entsprechend oft das "LB" auf dem Kennzeichen.



1975 Die erste Veterama (Veteranen-Markt Mannheim)
Händlern und etwa 1500 Besuchern. 1985 zieht sie auf das Mannheimer Maimarktgelände um. Als Ersatz für die Veterama in Ludwigshafen am Rhein (1983-2012) startet 2013 die erste Herbst-Veterama

auf dem Hockenheimring.
Dort stellen heute etwa 2500
Anbieter aus, in Mannheim
rund 4000 Aussteller.





Was unsere Leser an Baden-Württemberg lieben

Deutschlands drittgrößtes Bundesland ist landschaftlich vielfältig, und seine Einwohner haben einen bunten Klassiker-Fuhrpark





"Ich lebe sehr gern hier"

■ Ich wohne und lebe sehr gern hier, mag die abwechslungsreiche Landschaft. Mit meinem VW Westfalia Joker, Baujahr 1986, der seit über 27 Jahren in meinem Besitz ist. habe ich zusammen mit meiner Familie unser Bundesland schon sehr oft durchquert. Reinhard Haas. 77960 Seelbach



"Ich mag die freundliche Art"

■ Ich (re., hier mit Kopilot Otto König) mag einfach unsere freundliche, offene Art. Meinen Escort RS Turbo habe ich seit 20 Jahren, er ist ein typischer Turbo seiner Zeit. Unter 3500 Touren geht nichts, aber dann geht's los - dafür liebe ich Ihn. Ralf Althammer.

88046 Friedrichshafen

Ursprünglich als 914-Nachfolger gedacht und gemeinsam mit VW entwickelt, bringt Porsche den 924 schließlich allein auf den Markt. Das Coupé mit wassergekühltem Frontmotor und Transaxle-Antriebskonzept (Hinterachsgetriebe) bricht mit vielen Traditionen des Sportwagenbauers. Zahlreichen Teilen sieht man an, dass sie aus den Regalen der VAG (Volkswagen-Audi-Gemeinschaft) stammen.



Am 21. August 1969 fusionieren die NSU AG und die Ingolstädter Auto Union GmbH, die zum Volkswagen-Konzern gehört, zur Audi NSU Auto Union AG mit Sitz in Neckarsulm. Der zuvor von NSU

entwickelte K 70 wird übernommen und kommt 1970 als VW zur Welt. 1973 wird der Kleinwagen Prinz eingestellt, 1977 endet die Produktion des letzten NSU. der Wankel-Limousine Ro80.



.. Mediterran anmutend"

■ Die Menschen hier sind weltoffen, die Landschaft mit den Weinbergen im Erms- und Neckartal ist mediterran anmutend, viele kurvenreiche und idyllisch angelegte Landstraßen zwischen Berg und Tal sind wie geschaffen für den kurvengierigen Opel GT. Ich hatte früher mehrere GT. Sein Design empfinde ich als sexy und zeitlos schön, ein Jahrhundertentwurf, eine "archaische" Urform. Hermann Lehleiter, 72555 Metzingen



"Die Mentalität ist sehr herzlich"

■ Die Mentalität vieler Baden-Württemberger ist sehr herzlich. Autotechnisch schlägt mein Herz für die Italiener, seit jeher fährt die Familie Fiat. Mein 127 ist erst 40 000 Kilometer gelaufen, hat keinen Rost und ist optisch und technisch in einem 1a-Zustand. Josef Krapf, 78183 Hüfigen

Diese Oldtimer-Clubs sind hier zu Hause

Von Karmann-Ghia bis NSU Prinz: Baden-Württembergs Klassik-Szene ist vielfältig

American Car Club Reutlingen e.V. Thilo Schwaiger

Robert-Bosch-Straße 1 72827 Wannweil Tel.: 01 71-4 21 28 14

E-Mail: vorstand@acc-reutlingen.de www.acc-reutlingen.de

Oldtimerclub Klassische Fahrzeuge Pforzheim e.V.

Paul Riedel

Hohenzollernstraße 104 75177 Pforzheim Tel.: 0171-5762428

E-Mail: info@oldtimerclub-pforzheim.de www.oldtimerclub-pforzheim.de

Oldtimer Freunde Baden e.V. Norbert Mutz

Ohere Schussbach 8 76532 Baden-Baden Tel.: 0 72 21-6 74 97 E-Mail: n.mutz@gmx.de

British Classic Cars Konstanz e.V. **Marco Hornung**

In der Classic Garage Bodensee Schneckenburgstraße 11 D-78467 Konstanz

Tel.: 01 72-7 33 03 77 E-Mail: kontakt@bcck.de www.bcck.de

Oldtimer Freunde Langenau e.V. **Gerhard Deutschmann**

Freistegstraße 10 89129 Langenau Tel.: 0 73 45-2 15 80

E-Mail: vorstand@

oldtimerfreunde-langenau.de www.oldtimerfreunde-langenau.de

Opel GT Club Württemberg e.V.

Rainer Göller

Behringerweg 7 74564 Crailsheim

Tel.: 0 79 51-4 32 13

E-Mail: info@gt-club- wuerttemberg.de www.gt-club-wuerttemberg.de

Oldtimer Club Weissach e.V.

Rolf von Sivers

Postfach 12 10 71284 Weissach Tel.: 0 70 44-3 28 32

E-Mail: info@ocw-weissach.de www.ocw-weissach.de

Oldtimer Club Ortenau e.V.

Ingrid Panter

Alte Straße 14 77791 Berghaupten Tel.: 01 52-34 51 75 29 E-Mail: Ingrid-Panter@web.de www.oldtimer-club-ortenau.de

NSU-Prinz Club Schwaben e.V.

Uwe Ohlhausen

Schickhardstraße 18 71034 Böblingen Tel.: 0 70 31-22 48 65 E-Mail: U.Ohlhausen@

nsu-prinz-club-schwaben.de www.nsu-prinz-club-schwaben.de

Karmann Ghia Club Karlsruhe e.V.

Michael Borrmann

Itzsteinstraße 73 76187 Karlsruhe Tel.: 01 71-1 94 31 00

E-Mail: info@karmann-ghia-club.de www.karmann-ghia-club.de

82 Der Architekt Karl Kohlbecker, ein Pionier des Industriebaus, stirbt im Alter von 76 Jahren. Er plante Unimog-Gebäude in Gaggenau (seiner Geburtsstadt), später Daimler-Benz-Anlagen in Berlin-Marienfelde und Ludwigsfelde. Ab 1937 war er Gesamtbauleiter für das VW-Werk in Wolfsburg. Nach dem Krieg baute er Daimler-Benz-Fabriken in Sindelfingen (Foto), Mannheim, Wörth, Brasilien und Argentinien, aber auch das Auto-Union-Werk in Ingolstadt.



Bergrennen werden in 84 Deutschland nur noch in Ausnahmefällen durchgeführt. In Baden-Württemberg wird sogar ein generelles Aus verhängt. Dem fallen wegen nicht erteilter Genehmigungen rund 30 teils traditionsreiche Veranstaltun-

gen zum Opfer. Dagegen kommt es zu Demonstrationen. Am 17. Juni regt sich Protest gegen die Absage des Heilbronner Bergpreises. Die Solidar-



Blutsverwandte

Porsche-Werkstätten gibt es im Porsche-Heimatländle genug, aber eine sticht heraus: Die Krämers nehmen das Wort "Familienbetrieb" nämlich fast schon zu wörtlich



1990 Ein umweltfreundliches Elektroauto wünschen sich einige Ingenieure aus dem Hotzenwald im Landkreis Waldshut und gründen die Hotzenblitz Mobile GmbH & Co. KG. 19 Monate nach Entwicklungsbeginn ist der erste Prototyp fahrtüchtig, 1993 beginnt durch die Hotzenblitz Thüringen Mobile GmbH in Suhl die Fertigung. Vom Hotzenblitz entstehen bis 1996 etwa 140 Exemplare, dann geht dem Hersteller das Geld aus.



1998 "Hochzeit im Himmel": So betitelt der Vorstandsvorsitzende der Daimler-Benz AG, Jürgen Schrempp, die Fusion mit der US-amerikanischen Chrysler Corporation. Es folgt der große Kater. Bis zu Schrempps Rückzug Ende 2005 sinkt der Wert von



DaimlerChrysler um etwa 50 Milliarden Euro. Nachfolger Dieter Zetsche verkauft zum 14. Mai 2007 die Aktienmehrheit an der Chrysler Group.





it Umlaut-a", mahnt Manfred Krämer und schickt den ersten Vokal seines Nachnamens in Überlänge hinterher. Zwar schmeichelt ihm die gelegentliche Verwechslung mit dem berühmten Fast-Namensvetter Kremer. Dennoch zieht er seine maßvolle Bekanntheit der Prominenz des Kölner Porsche-Rennstalls vor. "So bleibt mehr Zeit zum Schaffe statt zum Schwätze", schwäbelt er.

Vogt im Allgäu also. Ein beschauliches Örtchen. Kirchturm- und Kuhglocken läuten durchs Alpenvorland-Idyll, ab und zu knattert ein Traktor vorbei. Ein alter roter mit Porsche-Schriftzug? Dann ist es Manfred Krämer auf Werkstatt-Testfahrt.

Gäbe es einen "Mister Porsche-Traktor", wäre es wohl der Mann mit dem langen ä. Der erste und der letzte Landmaschinen-Prototyp der Sportwagenmarke stehen in seiner Privatsammlung, Manfred Krämer ist Intimus alter Porsche-Diesel-Entwicklungsingenieure, er hat das Standardwerk "Porsche Schlepper – Mythos & Leidenschaft" verfasst und gilt weithin als bester Restaurierer der gemütlichen Agrargeräte mit dem rasanten Markennamen.

Dass er auch anders kann, zeigt sich, wenn sechs luftgekühlte Brenneinheiten bei 7500 Umdrehungen die Allgäuer Beschaulichkeit niederbrüllen. "Praxisdiagnose" nennt Manfred Krämer nüchtern sein Freiluft-EKG des 911-Herzens, für das

er seinen Laptop auf den Beifahrersitz schnallt. Dass das Porsche-Triebwerk drei, vier Zeigerbreit hinter der roten Drehzahlmarke locker wegatmet, weiß er. Nicht vom Hörensagen, sondern dank jahrzehntelanger Erfahrung: Früher war Manfred Krämer bei Porsche als Abteilungsleiter für die Motorenprüfstände zuständig.

Um diese Erfahrung in der Familie zu halten, haben er und seine Gattin Traudl frühzeitig vorgesorgt: Tochter Marina kam 1978 zur Welt, ist als Wirtschaftsingenieurin seit mittlerweile zehn Jahren in der Porsche-Produktplanung tätig. Manuel, 1979 geboren, stieg 2006 als gelernter Kfz-Servicetechniker, -Mechaniker-Meister und Automobilkaufmann in den Familienbetrieb ein. Ein Jahr später folgte Philipp, Jahrgang 1980 - nach der Lehre zum Kfz-Elektriker im Porsche-Werk, einer Anstellung in der Motorenfertigung sowie einem Studium zum Maschinenbauingenieur, dessen Diplomarbeit die Entwicklung eines elektronischen Kontrollsvstems für Porsches Fließbandfertigung darstellte. Noch Fragen?

Allerdings. Etwa diese: Wer "schafft" sonst noch bei der Firma Krämer Sportwagen-Service? Simple Antwort: niemand - nicht als Lagerist, nicht als Buchhalter oder Putzfrau. Wer den Betrieb betritt und nicht Krämer heißt, ist Kunde. Punkt.

Misstrauen? Weniger, sagt der 64-Jährige, der die Firmenleitung bereits an seine Junioren weitergereicht hat -

Die Retro Classics wird Sie entwickelt sich zu einer der größten deutschen Messen für Young- und Oldtimer. Betrieben wird sie von der Retro Promotion GmbH, die unter anderem auch den Concours "Retro Classics meets Barock" und jetzt erstmals die Retro Classics Bayaria veranstaltet.



Im Februar muss die Ernst Au-🕽 wärter Karosserie- und Fahrzeugbau KG Insolvenz anmelden. Auwärter war ein Karosseriebauunternehmen mit Sitz in Steinenbronn im Landkreis Böblingen, das hauptsächlich Reisebusse baute, meist auf Mercedes-Basis. 1854 hatte Friedrich Auwärter die Firma als Stellmacherei gegründet, ab 1928 wurden Omnibusse produziert.







Szenen eines Familienbetriebs: Manuel Krämer beim Restaurieren eines 356-Blechkleids, Vater Manfred bei einer Proberunde im **Ur-911 und** auf Besorgungsfahrt mit dem Traktor-Prototyp Porsche 313 von 1950 mit 17 PS



2006 Am Flughafen Baden Airpark in Rheinmünster eröffnet das Driving Center Baden. Der 2,7 Kilometer lange Rundkurs auf dem Gelände ist maßgeblich von Hermann Tilke gestaltet, Streckendesigner von Formel-1-Kursen. Das Gelände, zu dem auch gewässerte Dynamikflächen und eine Offroad-Strecke gehören, eignet sich für Testfahrten, Sicherheitstrainings und Handling-Schulungen.

HISTORIE



Porsche kündigt nach monatelangen Dementis plötzlich an, den Anteil an VW doch auf mehr als 75 Prozent aufstocken zu wollen und einen Beherrschungsvertrag anzustreben. Die Firma hatte zuvor ihren Anteil binnen kurzer Zeit von 31 plus indirekt fünf Prozent auf 42,6 plus indirekt 31,5 Prozent der VW-Stammaktien aufgestockt. 2009 scheitert der delikate Plan, Wiedeking muss gehen. 2012 wird Porsche zwölfte Marke des VW-Konzerns.



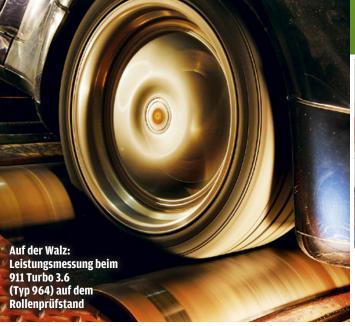


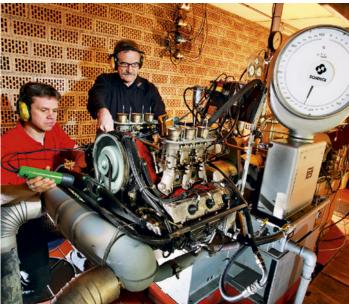
Es werde Licht: Philipp Krämer im museal wirkenden Fahrzeuglager mit Familien- und Kundenautos

es gäbe schon integere Kandidaten, um den sehr großzügigen "Krämer-Laden" zu bevölkern. Eher gehe es darum, Fremdkörper in dem perfekt eingespielten Team zu vermeiden.

Blutsverwandt heißt also die Losung, und zwar nicht nur beim Personal, sondern auch bezüglich der Autos. Bei Weitem nicht nur luftgekühlte Elfer, sondern alle klassischen Porsche werden hier versorgt; die Vierzylinder 914, 924, 944 und 968 genauso wie 996, Cayman und Boxster. Vor allem aber der 928 - der mächtige Achtzylinder liegt Manfred Krämer besonders am Herzen; schließlich war dies 1977 der erste Porsche, an dessen Serienvorbereitung er mitwirkte.

Den ersten eigenen Porsche hatte er 1972 gekauft: einen der frühesten 911, Baujahr 1965, mit Rost- und Motorschaden. Als nach der Reparatur erst der nächste durchgebrannte Kolben und dann die Ölkrise folgten, hängte er einen 54-PS-Boxer vom VW 1600 ins Heck. Derart motorisiert konnte sich der junge Kfz-Meister, der nun Werkstor. "Kommen Sie zum





in Düsseldorf BWL studierte, auch die Wochenendfahrten zu seiner Verlobten Traudl im Allgäu leisten.

Einmal, es war im Juli 1976, überholte ihn kurz vor Heilbronn ein Vorserien-928. Er warf alle 54 PS in den Ring, um dem getarnten Erlkönig zu folgen, und landete am PorschePorsche-Team", stand dort angeschlagen. Eine Stunde später hatte er den Arbeitsvertrag zum 1. November 1976.

Kurz darauf verkaufte Manfred Krämer seinen Ur-911 mit überholtem Sechszylinder. (Zehn Jahre später, 1987, rettete er ihn als Rostlaube für 100 Euro vor dem Verwerter. Heute ist das restaurierte Auto gut und



Traum aller Werkstatteigner: Schenck-Motorenprüfstand aus Vorbesitz des Porsche-Werks (unten links und oben)

gern 150 000 Euro wert.) Je größer die Familie wurde, desto mehr zog es sie zurück nach Vogt. Ende 1981 eröffnete Manfred Krämer dort seine eigene Werkstatt.

"Keine halben Sachen machen", das will er bei seiner Arbeit versuchen, und zwar nicht nur bei der in der Werkstatt. Feierabends verfasst er sein 450-Seiten-Buch "Mein Weg durch die Porsche-Welt". Wo andere an minderwertigen Ersatzteilen verzweifeln, lässt er schon mal verbesserte Eigenkonstruktionen bauen. Billiger wird Porsche-Fahren dadurch auch nicht gerade, aber im Zweifel besser.

"Krämer Sportwagen-Service" ist deshalb inzwischen für manche Ex-Kollegen aus Zuffenhausen die erste Wahl - sogar zwei ehemalige Porsche-Vorstandschefs gehören zur Klientel. Autogrammjäger könnten, lauerten sie nur lange genug vor der Tür, ordentliche Ausbeute machen.

Die Kunden gehören also auch noch zur Familie, sozusagen. Alex Schmiede

8 Die Oldtimermesse Klassikwelt Bodensee in Friedrichshafen wird eröffnet. Zusätzlich zu den üblichen Ständen gibt es hier Technik in Bewegung, unter anderem röhrende Rennwagen, Motorräder, Boote und Flugzeuge. Zuletzt kamen 18 Prozent der Besucher aus den nahe gelegenen Nachbarländern Österreich und Schweiz.



AUTO BILD KLASSIK veranstaltet die erste Bodensee-Klassik. Das Starterfeld bei der Schwesterrallye der Hamburg-Berlin-Klassik ist ungewöhnlich bunt. Jedes Jahr führt sie auf Nebenstraßen unter anderem durch Oberschwaben. Die nächste Bodensee-Klassik findet vom 5. bis 7. Mai statt: Bewerbungen bis 29. Februar unter www.bodensee-klassik.de







Deutsche Auktionen ohne Elan

Hochkarätige Klassiker spülen in den USA viel Geld in die Kassen. Bei uns hingegen laufen die Geschäfte nicht nur zwei Nummern kleiner, sondern auch wesentlich holpriger

s ist der 4. Oktober 1970, Rock-Röhre Janis Joplin parkt ihren Porsche 356 vor dem Landmark Motel in Hollywood. Sie steigt aus, geht in ihr Zimmer. Tags darauf wird sie gefunden - tot.

Cabrio erben Joplins Geschwister. Jetzt haben sie es verkauft: Auf 600 000 Dollar schätzte das Auktionshaus RM Sotheby's den Wert des 64er Porsche. Für mehr als das Zweieinhalbfache

Das psychedelisch bemalte schlug ein Käufer zu. Der hohe Preis verdeutlicht den Stellenwert, den die Joplin in den USA genießt. Unverständlich bleibt er dennoch, zumal die Lackkunst laut Auktionskatalog eine komplette Rekonstruktion aus den 90ern ist.

> Im erwarteten Zielgebiet landete dagegen ein Ferrari 290 MM: Beim Ergebnis (25,62 Mio. Euro) kam ihm zugute,

dass er 1956 bei der Mille Miglia mit Juan Manuel Fangio am Steuer Platz vier erreicht hatte. Später sollen ihn Phil Hill, Olivier Gendebien, Alfonso de Portago und Graf Berghe von Trips gefahren haben.

Auch Keno Brothers und Bonhams blicken auf erfolgreiche Auktionen in New York zurück, wobei Bonhams nur ein Auto in ihrem von Film-Devotionalien geprägten Verkauf



Joplin, Lack rekonstruiert, 1,61 Mio. Euro, RM Sotheby's, New York (USA)



VW Herbie (1963), Auftritt in "Herbie Goes to Hollywood" nicht zulassungsfähig, 82 500 Euro, Bonhams, New York (USA)

FERRARI 500 MONDIAL

Kein Käufer für das blaue Wunder

■ In New York brachte RM Sotheby's diesen Ferrari 500 Mondial an den Start. Auf fünf bis sieben Millionen schätzte ihn das Auktionshaus, doch zu einem Verkauf des Vierzvlinder-Sportwagens kam es nicht. Interes-

sant war seine Erscheinung: Schon auf den ersten Blick überraschte der Auftritt des von Ferrari Classiche zertifizierten Zweisitzers. RM Sotheby's pries ihn als geeigneten Kandidaten für die Preservation



Etwas Blau. dazu eine Prise Rot: Das Armaturenbrett wurde heftig bearbeitet

Classes an, bei genauerem Studium der Geschichte zeigte sich jedoch: Was zunächst nach Spuren eines langen Lebens aussieht, ist ein Mischmasch aus blauem Erstlack, großflächigen Nachlackierungen und glänzendem Klarlack. So gut und original der Ferrari in seiner Substanz auch ist, so wenig stimmig wirkt diese Erscheinung. Dass wahre Patina anders aussieht, haben vermutlich inzwischen auch potenzielle Käufer erkannt.



15. BIS 24. JANUAR

3000 Vehicles. Auktion von Mecum in Kissimmee, Florida (USA), www.mecum.com

16. JANUAR

Autosport International,

Auktion von Coys in Birmingham (GB), www.covs.co.uk

Grandes Marques, Auktion von Coys in Maastricht (NL), www.coys.co.uk

23. BIS 31. JANUAR

Scottsdale 2016. Auktion von Barrett-Jackson in Scottsdale, Arizona (USA), www.barrett-jackson.com Scottsdale 2016, Auktion von Russo and Steele in Scottsdale, Arizona (USA), www.russoandsteele.com

The Scottsdale Auction.

Auktion von Bonhams in Scottsdale, Arizona (USA), www.bonhams.com



Dodge Daytona (1969), einer von 503. zwei Besitzer. Schätzpreis 150 000 bis

180 000 Dollar (Mecum, 22. Januar)

Arizona Auctions, Auktion von RM Sotheby's in Phoenix, Arizona (USA), www.rmsothebys.com The Scottsdale Auctions. Auktion von Gooding & Co. in Scottsdale,

Arizona (USA), www.goodingco.com

30. JANUAR

Klassische Automobile. Online-Auktion von Classicbid, www.classicbid.de

3. BIS 5. FEBRUAR Paris Auction von RM Sotheby's,

www.rmsothebvs.com Les Grandes Marques du

Monde au Grand Palais, Auktion von Bonhams in Paris, bonhams.com Rétromobile 2016. Auktion von Artcurial in Paris, artcurial.com



Alfa Romeo Giulietta SZ (1962). Coda Tronca, Schätzpreis 600 000 bis 800 000 Euro (Bonhams, 4. Februar)



Viel Shabby Chic, kaum echte Patina: Der Auftritt enttäuschte



Nissan Fairlady Z 432 (1972), Sondermodell (eines von 420), 161 500 Euro, Keno Brothers, New York (USA)



Schweizer Fertigung, gepflegt, 13 600 Euro, Oldtimer Galerie, Toffen (CH)



Opel Kapitän P 2.5 L (1963), Automatik, 2010 neu lackiert, EU-Verzollung, 6810 Euro, Oldtimer Galerie, Toffen (CH)



Saab 99 GL (1984), Fünfganggetriebe, gepflegt, 243 500 Kilometer, 2170 Euro, Oldtimer Galerie, Toffen (CH)



BMW 2000 (1971), 74 000 Kilometer, innen blau, aus Familienbesitz, 8250 Euro. Oldtimer Galerie, Toffen (CH)



Mercedes 280 S (1969), zweite Hand, Viergang-Schalter, innen dunkelblau, 17 150 Euro, Auctionata, Berlin

platziert hatte: "Herbie", der Käfer, der im Kino stets ohne Fahrer zu sehen war, stieg auf 82 500 Euro. Das lag etwas oberhalb der Ewartungen.

Schwieriger dagegen lief das Geschäft in Deutschland. Classicbid bot in einer Online-Auktion 23 Fahrzeuge an, verkaufte jedoch nur vier, neun blieben unter Vorbehalt. Auctionata in Berlin packte dagegen gleich drei Termine in nur zweiein-

halb Wochen, wohl zu viel für den hiesigen Markt.

Den Beginn markierte eine bunt gemischte Klassikerpalette, und im Anschluss probierte Auctionata eine Fortsetzung der im September erfolgreich mit Ferrari begonnenen Ein-Marken-Auktionen, Die Kataloge von "Mercedes Only" und "Porsche Only" zeigten einen interessanten Ouerschnitt. dennoch blieb auch hier die

Zahl der unmittelbar zugeschlagenen Autos gering. Mit Nachverhandlungen wandelte sich das Bild, insbesondere bei Porsche – sicher auch ein Zeichen überhoher Preiserwartungen der Käufer.

Das war in der Schweiz weniger ein Thema. Der Oldtimergalerie Toffen ist zudem anzurechnen, stets ein vielseitiges Portfolio zu bieten – oft mit interessanten Preisen.



Mercedes 280 SL (1969), Zustand 3. ursprünglich weiß. 74 300 Euro, Auctionata, Berlin



Porsche 911 Carrera Cabriolet (1986). Sonderlackierung Irisblau, US-Auslieferung, 57 140 Euro, Auctionata, Berlin



Porsche 911 Carrera 2.7 (1974), ungeschweißt, teilweise Erstlack, Nummern korrekt, 228 600 Euro, Auctionata, Berlin

Jund Meinung , Die Engländer sind unterbewertet"

Hartmut Henne ist Gründer des Austin-Healey- & MG-Stammtisches Hamburg. Er hat Respekt vor einem Jaguar XJ12 und achtet beim Autokauf auf seinen Pulsschlag

Was war Ihr erster Klassiker?

Ein MGB GT. Eigentlich wollte ich ein Cabrio kaufen, aber meine beiden Kinder sollten mitkommen. Im Cabrio wäre nur Platz für zwei gewesen.

Haben Sie ein Motto beim Kauf?

Ja, gefallen muss er. Aber bei aller Optik versäume ich nicht, mich in den Klassiker zu setzen und eine Runde zu fahren, um den Wohlfühlfaktor zu prüfen. Mir ist es schon passiert, dass mich die Optik, die Technik, der Zustand und der Preis angesprochen haben, aber als ich mich hineingesetzt habe, konnte ich sofort spüren: "Das ist nicht mein Auto."

Was war das interessanteste Auto, das Sie jemals gefahren haben?

Da gibt es mehrere; etwa einen Karmann-Ghia, einen BMW 2000 und einen Peugeot 504. aber das ist lange her.

Was wäre Ihr Traum-Klassiker? Ein Jaguar E-Type Coupé Serie 1. Welches Auto würden Sie sich niemals kaufen?

Steckbrief

Hartmut Henne

Funktion:

Er hat den Austin-Healey-& MG-Stammtisch Hamburg (www.british-cars.de) vor 27 Jahren gegründet und ist dort noch heute der Ansprechpartner.

Klassiker: Damals, als ich vom Oldtimer-Virus befallen wurde, stieg mein Puls bei Ansicht eines MGB deutlich nach oben. Jetzt hat er zwei davon, einen offenen MGB und ein Coupé, den MGB GT.

Ich würde nur ein Auto kaufen, bei dem mein Puls beim Betrachten höherschlägt.

Welche Klassiker dürften im Wert steigen?

Die "Engländer" sind meiner Meinung nach unterbewertet und bieten hohen Fahrspaß. Werden etwa ein Porsche 911 und ein Jaguar E-Type der 60er-Jahre verglichen (siehe Ausgabe 9/15), so zeigt sich: Der Jaguar ist preislich unterbewertet. Porsche hat das bessere Marketing, daher sind die Preise so abgeho-

Um an seinem Klassiker lange Freude zu haben, sollte man was tun?

Das Know-how für Technik und Wartung kann selber erarbeitet werden oder kommt von Gleichgesinnten. Daher ist die Zugehörigkeit zu einer Interessengemeinschaft sinnvoll. Bei jedem Stammtischbesuch erhalte ich Tipps.

Welches Auto würden Sie niemals reparieren wollen?

Vor einem Jaguar XJ mit Zwölfzylinder habe ich großen Respekt.

Stöbern Sie gern in Kleinanzeigen?

Ja, speziell dann, wenn ich auf der Suche nach Ersatzteilen oder Zubehör bin.

Was mögen Sie an

AUTO BILD KLASSIK besonders?

Es ist für ieden etwas dabei.

Was war Ihre Lieblingsgeschichte?

Generell historische Gegenüberstellungen, etwa der Artikel "Deutschland gegen England".



So inserieren Sie selbst Für Ihre private Kleinanzeige auf autobild-klassik.de/markt registrieren Sie sie sich dort, füllen das Formular aus, fügen Fotos an – und wenige Minuten später ist Ihr Inserat online. Das kostet Sie als Privatperson keinen Cent. Ihre Anzeige kann zusätzlich in der gedruckten AUTO BILD KLASSIK erscheinen. Ab 10 Euro gibt es ein garantiertes Inserat im Heft - mehr Infos unter Tel. 0 91 22-63 13 300.

AUTO BILD Klassik Markt Zeitschriften-Anzeigen

Ab 10 Euro - garantiert im Heft! 09122-6313300

KLASSIK-MARKT

Noch mehr Old- und Youngtimer finden Sie online unter autobild-klassik.de/markt



MOTO

ABARTH

Abarth 850 TC, EZ 03/63, 52 PS/38 KW, 62680 km, Tel. 040/43179390, 39.900 €, (H), PLZ 20537, GARAGE 11, Inserat AB60909882



Lancia A112 Abarth. EZ 07/82, 69 PS/51 KW. 30400 km, Tel. 072433508329, 11.900 €, (H), PLZ 76275, La Bella Macchina, Inserat AB25321924



Abarth 695, EZ 02/71, 39 PS/29 KW, SD, Tel. 06940895518, 25.000 €, (H), PLZ 60386, Pyritz Inserat AB85493627 Classics GmbH



Autobianchi A112 70HP Abarth, EZ 10/80, 69 PS/51 KW, 57000 km, Radio, 1.Hd., Tel. 0151// 22657205. 9.950 €. (H). PLZ 60386. movisti GmbH. Inserat AB89469117



CLASSICDRIVER

Abarth Simca Long Nose 1300 GT Coupé, EZ 01/63, Tel. 0033/491830150, Preis auf Anfrage, Inserat AB74869415 (H), F,



Alfa Romeo Giulietta Sprint Coupé, 2.Hd., EZ 05/61, 80 PS/59 KW, 82483 km, Tel. 040/18034466, **54.500 €,** (H), PLZ 22045, der Autojäger,

Inserat AB93723264



Alfa Romeo Montreal, EZ 06/75, 194 PS/143 KW, 129386 km, Tel. 040/43179390, **79.900 €**, (H), PLZ 20537, GARAGE 11, Inserat AB42105356



Alfa Romeo 1900 Super Berlina, EZ 11/56, Tel. 0151/22657205. 42.950 €. (H). PLZ 60386. movisti GmhH Inserat AB17894979



Alfa Romeo Alfasud 1.2, 1.Hd., EZ 03/79, 63 PS/46 KW, 77000 km, Tel. 0151/22657205, 8.950 €, (H), PLZ 60386, movisti GmbH, Inserat AB84439552



Alfa Romeo GTV 1750 Bertone, EZ 06/70, 106 PS/78 KW, 120000 km, Tel, 09153924202, 36,500 Inserat AB08282202



CLASSICDRIVER

Alfa Romeo Junior Zagato 1300, EZ 01/70, 4000 km, Tel. 0033/0467911911, **59.000 €,** (H), F,

Inserat AB79525429



Alfa Romeo Montreal, EZ 08/72, 194 PS/143 KW. 50600 km, Tel. 072433508329. 46.928 €. (H). PLZ 76275, La Bella Macchina. Inserat AB71470054



Alfa Romeo Giulia Sprint Speciale, EZ 07/67, 152 PS/112 KW, 34200 km, Tel. 0615139736500, 132.000 €, (H), PLZ 65197, Auktion & Markt AG Classicbid automobile. Inserat AB33364665



Alpina B7 Turbo Coupé, EZ 04/82, 300 PS/221 KW, 56440 km, Tel. 0711512536, 98.950 €, (H), PLZ 70736. DLS Automobile. Inserat AB05657627

Perfekte Wartung!







AUTO BILD Klassik Markt Zeitschriften-Anzeigen

Ab 10 Euro – garantiert im Heft! 0 9122 – 63 13 300

ALPINE

Alpine A310 V6, Erstbesitz, EZ 01/77, 150 PS/110 KW, 79000 km, Erstlack, Originalzustand, Tel. 0043/13210003, **23.500 €,** (H), A,

Inserat AB33037494



Renault Alpine A110, EZ 01/72, 110 PS/81 KW, 12200 km, Tel. 072433508329, **68.721 €**, (H), PLZ 76275, La Bella Macchina, Inserat AB44810587



Renault R5 Alpine Turbo Coupé, EZ 01/82, 125 PS/92 KW, 62032 km, Tel. 0031/332537766, **26.900** €, (H), NL, BigBoysToys BV, Inserat AB66799040



CLASSICDRIVER

Alpine A110 1600 SC, EZ 01/75, 38000 km, Tel. 0033/0180427330, **125.000 €,** (H), F,

Inserat AB72115611

CLASSICDRIVER

Alpine A110 1600s, EZ 01/71, 34000 km, Tel. 0033/563576496, Preis auf Anfrage, (H), F,

Inserat AB70967017

AMPHICAR



CLASSICDRIVER

Amphicar EZ 01/64, Tel. 0031/0625098150, **68.500 €,** (H), NL, Inserat AB78422807



CLASSICDRIVER

Amphicar Typ 770 Schwimmwagen, EZ 01/64, 38 PS/28 KW, Tel. 030/34502044, **69.000 €**, (H), PLZ 10553, Inserat AB83902827

ANDERE



American Bantam Roadster, EZ 01/39, 44 PS/32 KW, Tel. 0031/332537766, **39.900 €,** (H), NL, Big-BoysToys BV, Inserat AB46681784



Seat 124 Fiat Lizens, sehr selten, EZ 02/76, 65 PS/48 KW, 69000 km, Tel. 03405209670, **3.000** €, (H), PLZ 06847, RG Die Meisterwerkstatt Inh. Danny Redinger, Inserat AB83937035



CLASSICDRIVER

Devin DD Porsche Spyder, EZ 01/57, 90 PS/66 KW, 80000 km, Tel. 02117888016, Preis auf Anfrage, (H), PLZ 40591, Inserat AB92733107



CLASSICDRIVER

Gordon Keeble GKI, EZ 01/65, 32032 km, Tel. 080367004, Preis auf Anfrage, (H), PLZ 83083, Inserat AB92740579



CLASSICDRIVER

Intermeccanica Indra Italian Spider, EZ 01/72, 179 PS/132 KW, 28689 km, Tel. 0031/162220730, **145.000 €**, (H), NL, Inserat AB96095951



CLASSICDRIVER

ASA 1000 GT, EZ 01/65, Leder, Tel. 0033/603698293, **160.000 €,** (H), F, Inserat AB43714790



Riley Nine Kestrel, EZ 10/34, 45000 km, Tel. 0162/4325457, **39.000 €**, (H), PLZ 01219, Oldtimer House Dresden, Inserat AB99762675



Crosley Sedan Convertible, EZ 01/52, 27 PS/20 KW, Tel. 0031/332537766, **6.900 €**, (H), NL, Big-BoysToys BV, Inserat AB35983369

ASTON MARTIN



CLASSICDRIVER

Aston Martin V8 Volante, EZ 06/79, 315 PS/232 KW, 50807 km, Tel. 0043/0725238080, **165.000** €, (H), A, Inserat AB71658329



CLASSICDRIVER

Aston Martin DB4, EZ 06/61, 241 PS/177 KW, 93940 km, Tel. 0043/0725238080, **550.000 €**, (H), A, Inserat AB04658945

AUD



Audi Coupé CL, Autom., 1.Hd., EZ 01/84, 90 PS/66 KW, 55451 km, SD, Tel. 02272905935, **9.200 €**, (H), PLZ 40591, Löffelsender GmbH/Classic Remise Düsseldorf, Inserat AB85566966



Audi 80 GL, Originalzustand, 2.Hd., EZ 12/74, 86 PS/63 KW, 87000 km, Leder, Tel. 084418719400, **6.555 €**, (H), PLZ 85276, Autohaus Hörl,

Inserat AB37987793



Audi 80 LC, H-Zul., 2.Hd., EZ 05/82, 75 PS/55 KW, 93000 km, AHK, Radio, Tel. 084418719400, 3.333 €, (H), PLZ 85276, Autohaus Hörl, Inserat AB34859447



Audi 80 Limousine 2.0 E, Autom., 2.Hd., EZ 03/92, 116 PS/85 KW, 67800 km, Radio, SD, Tel. 0031/475534113, **3.999 €,** (H), PLZ 41334, stuurman classic cars, Inserat AB73508131

AUSTIN



Austin Maxi 1750, Limousine, 5-türig, 2.Hd., EZ 02/77, 86 PS/63 KW, 116000 km, Radio, Leder, Scheckheft, Tel. 0031/475534113, **7.500 €**, (H), PLZ 41334, stuurman classic cars, Inserat AB93807280

AUSTIN HEALEY



Austin Healey 100/6 BN6, EZ 07/58, 117 PS/86 KW, 57109 km, Tel. 02272905935, **59.800 €,** (H), PLZ 40591, Löffelsender GmbH/Classic Remise Düsseldorf, Inserat AB57053114

Stand

dem Nicht

ans

Suchen und finden auf autobild.de

Für weitere Fahrzeuginformationen geben Sie auf autobild.de im Suchfeld die Inseratsnummer ein.

AUTO BILD Klassik Markt Online-Anzeigen Für Privatleute gratis! klassikmarkt.autobild.de



Austin Healey 3000 Mk1, EZ 01/60, 163 PS/120 KW, 7715 km, Tel. 02272905935, 68.500 €, (H), PLZ 40591, Löffelsender GmbH/Classic Remise Düsseldorf. Inserat AB16083839



Austin Healey Mk2, EZ 07/62, 170 PS/125 KW, 8000 km, Tel. 02272905935, 82.450 €, (H), PLZ 40591, Löffelsender GmbH/Classic Remise Düssel-Inserat AB16884390



Austin Healey 3000 MK II BT7, EZ 06/64, 133 PS/98 KW, 99000 km, Toprestauriert, Leder, Tel. 0221179000, **69.500 €,** (H), PLZ 50823,

Inserat AB83444918

AUTORIANCHI



Autobianchi Bianchina Berlina, Rarität, EZ 07/68, 26 PS/19 KW, 70000 km, Tel. 0711512536, 11.950 €, (H), PLZ 70736, DLS Automobile,

Inserat AB18868129



Autobianchi Bianchina Berlina 4 Posti, EZ 09/68, 18 PS/13 KW, 58522 km, restauriert, Leder, Tel. 082338474180, 12.449 €, (H), PLZ 86438, Trendy Car Outlet & Die Oldtimer Boutique by Till Rosenkranz. Inserat AB69733590



CLASSICDRIVER Autobianchi Bianchina Transformabile Eden Roc Cabriolet, EZ 01/66, 22 PS/16 KW, 12345 km, Tel. 0031/162220730, **21.950 €,** (H), NL,

Inserat AB07119409



CLASSICDRIVER Autobianchi Stellina, einer von 502 gebauten, EZ 01/63, 33 PS/24 KW, 5337 km, Tel. 0031/ 162220730, 29.950 €, (H), NL,

Inserat AB55258919



CLASSICDRIVER Autobianchi Bianchina Transformabile, EZ 01/62, SD, Tel. 0033/233210690, **26.000 €**, (H), Inserat AB65063746



Bentley Mk6, EZ 07/49, 135 PS/99 KW, 95000 km, Tel. 02272905935, **28.000 €,** (H), PLZ 40591, Löffelsender GmbH/Classic Remise Düsseldorf, Inserat AB38946551



Bentley Eight LHD, Autom., EZ 04/92, 218 PS/160 KW, 121734 km, deutsches Fahrzeug, Leder, Scheckheft, Tel. 022736018020, 22.000 €, (H), PLZ 50169, Car Classics Cologne GmbH, Inserat AB21682633



Ihre erste Adresse für Reifen, Räder & Zubehör

Münchner Oldtimer Reifen GmbH Gewerbering 14, D-83607 Holzkirchen Tel.: +49 8024 6794, Fax +49 8024 49634 www.oldtimer-reifen.com info@oldtimer-reifen.com



Bentley S1 DHC LHD, Vollrestauration, Autom., EZ 07/56, 158 PS/116 KW, 99963 km, Leder, Tel. 022736018020, **259.000 €**, (H), PLZ 50169, Car Classics Cologne GmbH, Inserat AB65319030



CLASSICDRIVER Bentley Continental R-Type Franay, EZ 01/55, 165 PS/121 KW, 79900 km, Tel. 030/34502044, Preis auf Anfrage, (H), PLZ 10553,

Inserat AB51824452



CLASSICDRIVER Bentley Pillarless Saloon Coupé by Gurney **Nutting, EZ** 01/36, 4000 km, SD, Tel. 0031/ 343493031, Preis auf Anfrage, (H), NL,

Inserat AB75934909





BMW 316 Baur TC E30 Cabriolet. 1.Hd., EZ 01/87. 90 PS/66 KW, 140000 km, Tel. 0031/332537766, 8.900 €, (H), NL, BigBoysToys BV,

Inserat AB80949269



AUTO BILD Klassik Markt Zeitschriften-Anzeigen

Ab 10 Euro - garantiert im Heft!

09122-6313300



BMW 850 CSi, Bj. 1992, silber, Leder schwarz, absolute Volla. mirbach-dost.de, Tel 040-55503839, mail@mirbach-dost.de



Suche einen E28, E34 Alpina, M5 oder einen E30 Alpina, M3, gerne auch E30 325 Cabrio. Das Auto soll einen sammlerwürdigen Zustand haben, super wäre ein rostfreies Auto mit Erstlack aus max. 2. Hand. Zahle dafür auch gerne etwas mehr. Tel. 0175/9392916.



BMW 850i V12, Autom., EZ 01/91, 299 PS/220 KW, 168000 km, Leder, Tel. 0162/4325457, 14.500 €, (H), PLZ 01219, Oldtimer House Dresden,

Inserat AB50209777



BMW 2800 E3, 1. Serie, EZ 03/70, 170 PS/125 KW, 129000 km, Tel. 0171/7703866, 7.200 €,

Inserat AB48202789



BMW 728 i/A, 1.Hd., Autom., EZ 05/82, 184 PS/135 KW, 141860 km, lückenlos BMW-Scheckheftgepflegt, SD, Tel. 0420539590, 12.900 €, (H), PLZ 28870, Autoland-2000, Inserat AB22428196



BMW 3200 CS Bertone, frame-off restauriert, EZ 07/64, 160 PS/118 KW, 51294 km, Leder, SD, Tel. 022736018020, 153.510 €, (H), PLZ 50169, Car Classics Cologne GmbH, Inserat AB32372893

BMW 2002 Touring, EZ 10/72, 129 PS/95 KW, 45500 km, Tel. 062416000, **15.000 €**, (H), PLZ 67547, Gräf Classic Cars, Inserat AB37073692



BMW 3.0 CS E9, Autom., 1.Hd., EZ 07/75, 179 PS/132 KW, 67000 km, Tel. 02272905935, 27.850 €. (H), PLZ 40591, Löffelsender GmbH/Classic Remise Düsseldorf. Inserat AB12193289



BMW 635CSi, Autom., EZ 07/86, 218 PS/160 KW, 162000 km, Tel. 02272905935, 15.900 €, (H), PLZ 40591, Löffelsender GmbH/Classic Remise Düssel-Inserat AB72908343 dorf.



BMW 502 V8 Cabriolet, Aluminium, EZ 12/55, 101 PS/74 KW, 75530 km, Leder, Tel. 022736018020, 179.000 €, (H), PLZ 50169, Car Classics Cologne GmbH, Inserat AB98902647



BMW 2002 Touring, EZ 01/74, 116 PS/85 KW, 80144 km, Tel. 0031/332537766, 14.900 €, (H), NL, BigBoysToys BV, Inserat AB80322215

BMW E21 323i, 2.Hd., Klima, megaselten, EZ 07/81, 143 PS/105 KW, 165000 km, Tel. 024158701, **14.999 €**, (H), PLZ 52070, Inserat AB27038779



CLASSICDRIVER

Bristol 411 S III, Autom., EZ 10/73, 330 PS/243 KW, 119091 km, Leder, Tel. 02361186586, Preis auf Anfrage, (H), PLZ 45659, Inserat AB41575475



CLASSICDRIVER

Bristol 400, EZ 01/48, Tel. 0031/174520884, Preis Inserat AB53352058 auf Anfrage, (H), NL,

BUICK



Buick Wild Cat Coupé V8, Arizona-Import, Autom., EZ 07/64, Tel. 024158701, 7.999 €, (H), PLZ 52070. Inserat AB37706504



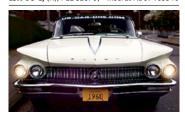
Buick Streight 8 Special, schöner Zustand, EZ 07/48, 90000 km, Tel. 024158701, 18.900 €, (H), PLZ 52070 Inserat AB03591751



Buick Roadmaster, sehr guter Zustand, Autom., EZ 07/49, 25000 km, Tel. 024158701, 19.999 €, (H), PLZ 52070. Inserat AB51177713



Buick Riviera Boattail, 1.Hd., Californien-Import, Autom., EZ 07/73, 190000 km, Tel. 024158701, 15.900 €, (H), PLZ 52070, Inserat AB69463546



Buick Le Sabre 60 Cabrio, Top, Autom., EZ 07/60, 110000 km, Tel. 024158701, 49.999 €. (H). PLZ 52070 Inserat AB50364752

CADILLAC



Cadillac Series 62, Autom., EZ 07/41, 131 PS/96 KW, 9900 km, Tel. 0615139736500, 29.500 €, (H), PLZ 65197, Auktion & Markt AG Classicbid automobile. Inserat AB15266604



Cadillac Brougham d Elegance, Autom., EZ 07/91, 173 PS/127 KW, 123919 km, Tel. 06151/ 39736500, 13.400 €, (H), PLZ 65197, Auktion & Markt AG Classichid automobile.

Inserat AB80002702



Cadillac Eldorado Seville Coupé, Autom., EZ 02/57, 299 PS/220 KW, 59000 km, Tel. 0031/ 599481721, **39.950 €**, (H), NL, Autosalon Classics, Inserat AB13756180



Cadillac Sedanette Fastback Coupé, EZ 02/47, 150 PS/110 KW, 55800 km, Tel. 0031/599481721, 44.500 €, (H), NL, Autosalon Classics,

Inserat AB03005904

CHEVROLET

Chevrolet Corvette, 25th Anniversary Edition, EZ 06/78, 374 PS/275 KW, 60000 km, Leder, Tel. 0031/599481721, 26.000 €, (H), NL, Autosalon Inserat AB33161819 Classics



Chevrolet Corvette Stingray, EZ 07/65, 340 Inserat AB88654974 PS/250 KW, **59.000 €**,

stand

Für Privatleute gratis!

klassikmarkt.autobild.de



Chevrolet Impala V8 SS, Autom., EZ 07/64, 35000 km, Tel. 024158701, 28.800 €, (H), PLZ 52070. Inserat AB23182157



Chevrolet 49 Master 210 Belair Coupé, Cooler Cruiser, EZ 07/49, 90 PS/66 KW, 50000 km, Tel. 024158701, 22.900 €, (H), PLZ 52070,

Inserat AB25566675



Chevrolet Impala Bel Air Coupé V8, Rock and Roll, Topzustand, Autom., EZ 07/60, 15000 km, Tel. 024158701, 27.500 €, (H), PLZ 52070,

Inserat AB79395840

Chevrolet El Camino, Autom., EZ 02/83, 163 PS/120 KW, 42142 km, Tel. 0031/599481721, 12.950 €, (H), NL, Autosalon Classics, Inserat AB81359944



Chevrolet Apache Stepside, Schalter, frisch, California, EZ 07/58, Tel. 024158701, **10.999 €**, (H), PLZ 52070, Inserat AB40953310



Chevrolet Pick-Up, Schalter, Topzustand, EZ 07/38, 50000 km, Tel. 024158701, 24.999 €, (H), PLZ 52070. Inserat AB19581120

Chevrolet Master Deluxe, guter Originalzustand, EZ 07/34, Tel. 024158701, 19.999 €, (H), PLZ 52070. Inserat AB78556913



Chevrolet Silverado V8 Stepside Long Black, Californien-Import, megaselten, Autom., EZ 07/56, 250 PS/184 KW, 60000 km, Tel. 024158701, 23.900 €, (H), PLZ 52070, Inserat AB18023390

Chevrolet Corvette L82, EZ 06/79, 387 PS/285 KW, 39909 km, Tel. 0031/599481721, 23.000 €, (H), NL, Autosalon Classics, Inserat AB04922954

CITROËN

Citroën 2CV4, EZ 03/77, 24 PS/18 KW, 86000 km, Tel. 0151/22657205, 12.450 €, (H), PLZ 60386, movisti GmbH. Inserat AB44182642



Citroën ID 19 Decouvrable (Landaulet), 4.Hd., EZ 04/67, 101 PS/74 KW, 53350 km, Leder, SD, Tel. 030/33778362, **54.500 €**, (H), PLZ 10553, Atelier Automobile GmbH, Inserat AB81589845



Citroën CX 20, Originalzustand, 2.Hd., EZ 12/82, 106 PS/78 KW, 47540 km, Radio, Tel. 030/33778362. 9.400 €. (H). PLZ 10553. Atelier Automobile GmbH. Inserat AB36603617



Citroën DS 19 Decapotable, echtes Werkscabrio, EZ 07/63, 98 PS/72 KW, 49358 km, Radio, Leder, Tel. 030/33778362, **160.000 €,** (H), PLZ 10553, Atelier Automobile GmbH, Inserat AB99681145



Citroën DS 23 I.E., Autom., 4.Hd., EZ 11/72, 126 PS/93 KW, 48842 km, original Klimaanlage, Leder, Tel. 030/33778362, **59.000 €**, (H), PLZ 10553, Atelier Automobile GmbH, Inserat AB68143138

Seft 1982 www.kleissler-automobile.de THE THUSING

- Sie sind auf der Suche nach einem ganz speziellen Automobil?
- Sie sind Sammler und immer auf der Suche nach Raritäten?
- Sie möchten Ihre Sammlung auflösen?
- Sie haben vor, Ihren gepflegten Klassiker zu verkaufen?

Nutzen Sie unsere langjährige Erfahrung in der Vermittlung und dem Handel mit exklusiven Fahrzeugen. Profitieren Sie von unseren internationalen Kontakten!

Fairness, Seriosität und absolute Diskretion sind unser oberstes Gebot.

Seit 1982 sind wir kompetenter Ansprechpartner für Classic-Cars.

Oldtimer fallen auf und ihr Sympathiewert ist sehr hoch. Daher sind Klassiker auch für Unternehmen ideale Imageträger - ob als Werbefahrzeug im Rahmen von Events oder als ganz normaler Firmenwagen im täglichen Gebrauch. Erregen Sie Aufsehen, wo immer Sie mit Ihrem Wagen vorfahren und setzen so Ihr Unternehmen aekonnt in Szene.

Wir beraten Sie gerne bei der Auswahl eines Fahrzeugs mit guten Chancen auf eine Wertsteigerung.

Ihr Spezialist für exklusives Fahrvergnügen:

Reinhard Kleißler

- Automobile -

Industriestraße 17 79194 Gundelfingen/Freiburg Tel. 0761 - 70 34 00 Fax 0761 - 70 25 85 Mobil 0172 - 768 46 00



AUTO BILD Klassik Markt Zeitschriften-Anzeigen

Ab 10 Euro - garantiert im Heft! 09122-6313300

Citroën 2 CV Charleston, EZ 07/82, 29 PS/21 KW, 17000 km, Tel. 047925293693, 12.500 €, (H), PLZ 27726, Kultmobile GmbH, Inserat AB71941300



Citroën Traction 11 CV, 2.Hd., EZ 08/50, 76 PS/56 KW, Tel. 0172/5874891, 17.800 €,

Inserat AB14163425



Citroën 11 CV, EZ 12/50, 76 PS/56 KW, Tel. 0043/ 6642404300, **8.000 €**, PLZ 83022,

Inserat AB55415750

CORVETTE



Corvette C2 Roadster, unrestauriertes Original, EZ 07/65, 364 PS/268 KW, 51350 km, Tel. 0711/ 512536, **74.950 €**, (H), PLZ 70736, DLS Automobile, Inserat AB97115150



Corvette C4 ZR-1 Targa, 2.Hd., EZ 07/90, 381 PS/280 KW, 139200 km, 2 Dächer, Leder, Tel. 026429063810, 24.500 €, (H), PLZ 53489, autogalerie Automobilagentur Heinz Dieter Koch,

Inserat AB25511923

DELAHAYE



CLASSICDRIVER Delahaye 235 Cabriolet, EZ 01/53, 152 PS/112 KW, Preis auf Anfrage, (H), PLZ 76532,

Inserat AB77342319



CLASSICDRIVER Delahaye 235 Coupé, EZ 01/53, 152 PS/112 KW, Preis auf Anfrage, (H), PLZ 76532,

Inserat AB90416550

DE TOMASO



De Tomaso Pantera 874, EZ 07/74, 271 PS/199 KW, 39400 km, Tel. 0615139736500, 88.000 €, (H), PLZ 65197, Auktion & Markt AG Classicbid au-Inserat AB98904168 tomobile,



De Tomaso Pantera GTS, Werks-Gr. 5, EZ 07/84 408 PS/300 KW, 64500 km, Tel. 0711512536, 149.950 €, (H), PLZ 70736, DLS Automobile,

Inserat AB43407754

DODGE

Dodge RAM Pick-up 1500 LE V8, Autom., EZ 01/87, 150 PS/110 KW, 47300 km, AHK, Radio, Tel. 0031/332537766, 12.900 €, (H), NL, BigBoysToys Inserat AB70482012 BV.



Dodge Challenger 318 CUI, Musclecar, Originalzustand, Autom., EZ 07/74, Tel. 024158701, 23.500 €, (H), PLZ 52070, Inserat AB96904326

Werben bringt Erfolg!

FACEL VEGA



CLASSICDRIVER Facel Vega Excellence, EZ 06/59, 325 PS/239 KW, Tel. 0043/0725238080, 169.000 €, (H), A,

Inserat AB94634029



CLASSICDRIVER

Facel Vega FV2B, EZ 01/56, 286 PS/210 KW, 64800 km, Leder, Tel. 05139957666, 195.000 €, (H), PLZ 30916. Inserat AB70016532

FERRARI



Ferrari 400i, Autom., EZ 07/80, 310 PS/228 KW, 42300 km. Radio. Leder. Tel. 072433508329. 48.973 €. (H). PLZ 76275. La Bella Macchina.

Inserat AB95254047



Ferrari 4001 V12, Autom., EZ 02/83, 340 PS/250 KW, 86000 km, Radio, Leder, Scheckheft, Tel. 0031/ 475534113, **45.000 €,** (H), PLZ 41334, stuurman classic cars, Inserat AB28675654



Ferrari Dino 308 GT4, H-Kennz., 2.Hd., EZ 11/85, 230 PS/169 KW, 79000 km, TÜV, Leder, Tel. 072433508329, **89.456 €,** (H), PLZ 76275, La Bella Macchina Inserat AB50057883



Ferrari 328 GTS, EZ 04/86, 271 PS/199 KW, 34328 km, Tel. 02272905935, 89.800 €, (H), PLZ 40591, Löffelsender GmbH/Classic Remise Düsseldorf,

Inserat AB85490556



Ferrari Testarossa, EZ 04/91, 390 PS/287 KW, 8444 km, Tel. 015201384467, 119.000 €, (H), PLZ Inserat AB66047579

FIAT

Fiat 508 Balilla. EZ 10/34, 20 PS/15 KW, Tel. 062416000, 9.900 €, (H), PLZ 67547, Gräf Classic Cars, Inserat AB44645019



Fiat 500 L Bellissimo, 1.Hd., EZ 01/70, 18 PS/13 KW, 84700 km, Leder, SD, Tel. 082338474180, 10.970 €, (H), PLZ 86438, Trendy Car Outlet & Die Oldtimer Boutique by Till Rosenkranz,

Inserat AB63825217



Fiat Topolino Belvedere, EZ 03/54, 16 PS/12 KW, 30000 km, Tel. 0151/22657205, 11.950 €, (H), PLZ 60386, movisti GmhH Inserat AB99806341



Fiat 125 Samantha Vignale, EZ 01/69, 50000 km, Tel. 0162/4325457, 45.000 €, (H), PLZ 01219, Oldtimer House Dresden, Inserat AB72101557

Wird Wert erst durch Verlust bewusst?

Der Versicherungsspezialist OCC sagt: So weit muss es nicht kommen.

Klassiker bereiten nicht nur Freude, sie sind auch eine gute Anlage. Allerdings nur dann, wenn sie richtig versichert sind. Etwa 60-70% der Klassiker in Deutschland sind es nicht. Normale Kfz-Versicherungen erstatten nach dem Zeitwert; maximal jedoch den Neuwert bei Erstzulassung. Ein besonderes Fahrzeug jedoch lässt sich nicht in ein standardisiertes Klassifizierungssystem mit Schadensfreiheitsrabatt pressen. Es bedarf unbedingt einer Versicherung nach Wert und Zustand. Denn eine Versicherung nach Zeitwert bedeutet, den Klassiker ohne Berücksichtigung des höheren Wertes nach Restaurierung und der zu erwartenden Wertsteigerung zu versichern. Davon ist unbedingt abzuraten.



OCC geht der Sache immer auf den Grund – wie Blechner und Lackierer es auch täglich tun

Manche Versicherung birgt im Schadenfall für ein klassisches Fahrzeug schlimme Leistungsfallen. Klassische Fahrzeuge benötigen aufgrund ihrer besonderen Beschaffenheit eine auf die Bedürfnisse von Old- und Youngtimern zugeschnittene Versicherung. Der Wert ist grundsätzlich nicht rückläufig, wie es bei einem Alltagsfahrzeug der Fall ist. Um dies zu verdeutlichen, erläutern wir die verschiedenen Werte, die versichert werden können:

Der **Marktwert** wird definiert durch den Aufwand, ein gleichwertiges und gleichartiges Fahrzeugmodell am Markt zum Zeitpunkt des Schadenfalls zu beschaffen. Der den Marktwert übersteigende, tatsächliche Wert des Fahrzeugs ist hier nicht berücksichtigt.

Der **Wiederbeschaffungswert** bestimmt sich nach der Summe, die nach einem Schadenfall unter Berücksichtigung des seriösen gewerblichen Handels aufgewendet werden muss, um ein gleichartiges/gleichwertiges Fahrzeug zu beschaffen. Dieser kann über dem Marktwert liegen.



Autsch... Dieser Austin A30 war 59 Jahre unfallfrei und unberührt in schwedischem Erstbesitz. Die Wiederherstellungskosten – mit viel Handarbeit – lagen hier bei knapp 9.000 Euro

Wenn der Klassiker restauriert wurde, sollte der **Wiederherstellungswert** versichert werden. Er berücksichtigt die über den Markt-/ Wiederbeschaffungswert hinausgehenden, erforderlichen Instandsetzungs- und/oder Restaurationskosten wenn es möglich ist, das Fahrzeug wiederherzustellen.

Oldtimer-Besitzer erleben nach einem Schaden oft eine böse Überraschung, wenn sie nicht den tatsächlichen Wert für ihr Fahrzeug erhalten sondern nur den Zeitwert. Dieser Unterschied kann gravierend sein, dies wird oft erst nach einem Schadenfall bewusst. Eine liebevolle Pflege und Wartung und auch Restaurationsinvestitionen verpuffen wertmäßig, wenn dieser nicht regelmäßig durch ein bei der Versicherungsgesellschaft eingereichtes Aktualisierungsgutachten festgehalten wurde und der aktuelle Zustand wertmäßig nicht gedeckt ist.

Denn dieser kann, subjektiv gesehen, unermesslich sein. Daher sollten Besitzer eines Liebhaber-Fahrzeugs sich auf eine richtige Absicherung verlassen können.

OCC bietet eine unverbindliche Beratung zu den Möglichkeiten der Versicherung von Oldtimern, Youngtimern, Newtimern, Premium Cars und anderen Klassikern.





OCC Assekuranzkontor GmbH Hüxtertorallee 6 · D - 23564 Lübeck Tel. +49 - 451 - 8 71 84 - 0 occ@occ.eu · www.occ.eu



AUTO BILD Klassik Markt Zeitschriften-Anzeigen

Ab 10 Euro - garantiert im Heft! 09122-6313300

SEAT 131 Supermirafiori 1430, 2.Hd., EZ 10/81, 75 PS/55 KW, 40000 km, Tel. 0151/22657205, 7.450 €, (H), PLZ 60386, movisti GmbH,

Inserat AB09217237



Fiat 1100 D103 G1, EZ 05/64, 48 PS/35 KW, 94738 km, restauriert, Leder, Tel. 082338474180, 10.990 €, (H), PLZ 86438, Trendy Car Outlet & Die Oldtimer Boutique by Till Rosenkranz, Inserat AB18166326



Ford Mustang, Autom., EZ 03/73, 148 PS/109 KW, 75000 km, Tel. 047925293693, **32.900 €,** (H), PLZ 27726, Kultmobile GmbH, Inserat AB86795227



Ford 15m De Luxe, Weltkugel, Bj. 1957, 61500 km, Auslieferungszustand, 2-farbig grau, absolut original, **26.900,- €,** mirbach-dost.de, Tel 040-55503839, mail@mirbach-dost.de

Ford Taunus, Autom., EZ 07/78, 90 PS/66 KW, 108000 km, Radio, SD, 1.Hd., Tel. 025635000, 4.200 Inserat AB97325055



Ford Mustang V8 Coupé, Autom., EZ 02/68, 218 PS/160 KW, Radio, Tel. 0031/475534113, 22.500 €, (H), PLZ 41334, stuurman classic cars,

Inserat AB79937446



Ford Thunderbird J-Code Cabriolet, Autom., EZ 02/60, 340 PS/250 KW, 73500 km, Radio, Leder, Tel. 0031/475534113, **34.500 €,** (H), PLZ 41334, stuurman classic cars, Inserat AB87179897

Ford Cortina MK1 GT, EZ 01/65, 75 PS/55 KW, 146588 km, Tel. 0031/332537766, 13.900 €, (H), NL, BigBoysToys BV, Inserat AB26032749



Fiat 128 SL, 2.Hd., EZ 08/72, 75 PS/55 KW, 68000 km, Tel. 0151/22657205, 8.950 €, (H), PLZ 60386, movisti GmbH. Inserat AB09594724



Fiat 124, EZ 07/72, 120000 km, Tel. 024158701, 12.999 €, (H), PLZ 52070, Inserat AB30669218



Fiat 500 Giardiniera, EZ 07/71, 26 PS/19 KW, 80000 km, SD, Tel. 02272905935, 12.450 €, (H), PLZ 40591, Löffelsender GmbH/Classic Remise Düsseldorf, Inserat AB26786778



Fiat X1/Bertone Targa, 1.Hd., EZ 07/80, 86 PS/63 KW, 86500 km, Leder, Tel. 0201834050, 12.900 €, (H), PLZ 45326, Car Center Management GmbH, Inserat AB82248831

Probe gefahren: Ford Probe GT 2.2 Turbo



Schon vergessen? Er war nicht supersexy, er war nicht hot, er war kein Schönling. Letzteres immerhin gereicht ihm noch heute zur Ehre. Die Rede ist vom Ford Probe GT, erste Serie (1988-1992), der tief unten ein Mazda 626 ist, der partout etwas anderes sein wollte. Vor allem aber war der Ford Probe: kein Capri. Das macht es wohl bis heute schwierig, einen Probe richtig gut zu finden, im Sinne von: Alter, ist der geil! Selbst das Capri-typische "Boah!"-Attribut geht dem schlüssig, aber zu wenig identitätsstiftend gestylten Probe ab, es bleibt der Hauch der Endachtzigerjahre, irgendwo zwischen Flat Rock/Michigan, japanischem Industriegebiet und Köln-Nippes ausgestoßen.

Einen langen Atem hingegen hat das nun per Zeitmaschine im Jahre 2015 Probe gefahrene Exemplar: 278 000 Kilometer auf der Uhr und aus siebter Hand, da klatscht man schon wieder in die Hände: Ja, geht doch! So muss er sein, ein durchgereichter und durchgerockter Fahr-Klassiker, den keiner mehr auf dem Radar hat! Und irgendwie ist 1991 dann doch schon wieder gute alte Zeit. in der die Mark noch hart und der Ford noch auf Waschbetonplatten im Showroom - Pardon, in der Neuwagenhalle stand. Und dafür steht er nicht einmal schlecht da, wenn man After-Sales-Felgen (Borbet!), Schaltknauf und Radio einmal abzieht oder einfach mit der Spitze des Cowboystiefels beherzt abtritt. Da flirren die grünen Anzeigen beim Schlüsseldreh auf, surrt der elektrische Sicherheitsgurt einmal ums eigene Gesichtsfeld (ist das hier ein Knight-Rider-Gimmick, oder was?), springt der 147 PS starke 2,2-Liter-Turbo an, dass das Zinkspray auf den etwas rustikal reparierten Dämpferdomen abplatzt und fröhlich im Vierzylinder-Rhythmus vibriert. Etwas nach Kühlflüssigkeit riecht es. vielleicht Kühler oder Wärmetauscher? Doch während unseres ge-





samten Proberitts verhält sich das Cowboy-Coupé mustergültig. Es hat lustige Details, vom kurzen, dürren Blinkerhebel über das mitsamt Instrumenten verstellbare Lenkrad bis zu funktionierenden Klappscheinwerfern. Blöd ist der Zubehör-Sportauspuff, Front- und Heckschürze weisen Krat-

Reparaturbelege und Unterlagen zum Fahrzeug existieren, die Pirelli 7000 zeigen Restprofil, unter Fellbezügen schlummern originale Polster. Was soll man machen mit diesem Spottwagen? Bis TÜV 9/16 als augenzwinkernden, zuverlässigen Daily Driver nutzen und dann entweder 1500 Euro investieren oder ihn als Teileträger für den nächsten, besseren Probe nehmen. Wenn es den dann noch gibt. Remember!

Preisvorstellung: 1300 Euro VB Laufleistung: 278 000 km Standort: Hamburg Kontakt: 01 76-22 27 91 72

Suchen und finden auf autobild.de

Für weitere Fahrzeuginformationen geben Sie auf

autobild.de im Suchfeld die Inseratsnummer ein.

AUTO BILD Klassik Markt Online-Anzeigen

Für Privatleute gratis!

klassikmarkt.autobild.de



Ford Granada 2.3 V6, 1.Hd., EZ 06/72, 107 PS/79 KW, 109000 km, ungeschweißt, Radio, Scheckheft, Tel. 084418719400, 7.999 €, (H), PLZ 85276, Autohaus Hörl, Inserat AB29827198



Ford Thunderbird Cabriolet, EZ 01/55, 193 PS/142 KW, Tel. 0031/332537766, **29.900 €**, (H), NL, BigBoysToys BV, Inserat AB06203459



Ford Mustang Cabrio V8, einer der Nullserie, Autom., EZ 07/64, 200 PS/147 KW, 35000 km, Tel. 024158701, 29.500 €, (H), PLZ 52070,

Inserat AB97770972



Ford Capri 2.0 V6, EZ 07/76, 122000 km, Tel. 024158701, **7.999 €,** (H), PLZ 52070,

Inserat AB70814557



Ford Gran Torino, "Starsky and Hutch", Cult pur, Autom., EZ 07/75, 300 PS/221 KW, 50000 km, Tel. 024158701, **18.999 €**, (H), PLZ 52070,

Inserat AB55456008



Ford Falcon Cabrio, EZ 07/64, 223 PS/164 KW, 34866 km, Tel. 0615139736500, **20.500 €**, (H), PLZ 65197, Auktion & Markt AG Classicbid automobile. Inserat AB63093205

Ford Mustang Fastback 2+2 Coupé, 8 Zyl..., Autom., EZ 05/65, 205 PS/151 KW, 27359 km, Leder, 3.Hd., Tel. 026429063810, **49.900 €,** (H), PLZ 53489, autogalerie Automobilagentur Heinz Dieter Koch, Inserat AB73814912



Ford Mustang Coupé, EZ 07/65, 204 PS/150 KW, 74200 km, Tel. 0615139736500, **22.500 €**, (H), PLZ 65197, Auktion & Markt AG Classicbid automobile, Inserat AB37829747



Ford Mustang Cabriolet, EZ 02/67, 120 PS/88 KW, 85000 km, Radio, Scheckheft, Tel. 0031/475534113, **24.950 €**, (H), PLZ 41334, stuurman classic cars, Inserat AB73980897

Ford Galaxy V8 Coupé, selten, Autom., EZ 07/64, 999999 km, Tel. 024158701, **9.999 €**, (H), PLZ 52070, Inserat AB69382224



Ford Mustang V8 Blackplate, Motor 5.000 km, Autom., EZ 07/66, 10000 km, Tel. 024158701, 18.999 €, (H), PLZ 52070, Inserat AB26673726

GLAS/GOGGOMOBIL



Goggo 250 Coupé, EZ 03/59, 14 PS/10 KW, Tel. 062416000, **13.950 €**, (H), PLZ 67547, Gräf Classic Cars, Inserat AB61927299



CLASSICDRIVER
3000 V8. einer von 418. EZ 01/67. 92568

Glas 3000 V8, einer von 418, EZ 01/67, 92568 km, Tel. 0031/0575564055. **69.000 €.** (H). NL.

Inserat AB26726319

HORCH



CLASSICDRIVER

Horch 853 Sport-Cabriolet, EZ 01/37, Tel. 049/ 0404503430, Preis auf Anfrage, (H), PLZ 20148, Inserat AB36028546



CLASSICDRIVER

Horch 780 Sport-Cabriolet, EZ 01/32, Tel. 080367004, Preis auf Anfrage, (H), PLZ 83083, Inserat AB72430028



CLASSICDRIVER

Horch 853A Cabriolet, EZ 01/38, 120 PS/88 KW, 100000 km, Leder, Tel. 06940895518, Preis auf Anfrage, (H), PLZ 60386, Inserat AB64507374

ISO



CLASSICDRIVER

Iso Grifo Lusso GL 300, Serie I, EZ 01/66, 22132 km, Leder, Tel. 02117888016, **500.000 €,** (H), PLZ 40591, Inserat AB53612903



CLASSICDRIVER

Iso Rivolta Fidia, EZ 01/70, Tel. 030/34502044, **69.900 €,** (H), PLZ 10553, Inserat AB89958461

JAGUAR

Jaguar E Typ, 12 Zyl., restauriert, Autom., EZ 07/73, 276 PS/203 KW, 94300 km, Leder, 4.Hd., Tel. 026429063810, **69.900 €,** (H), PLZ 53489, autogalerie Automobilagentur Heinz Dieter Koch, Inserat AB35759893





Jaguar XJS Lister Coupé, 2.Hd., EZ 07/92, 300 PS/221 KW, 137055 km, Leder, Tempomat, Tel. 022736018020, 36.800 €, (H), PLZ 50169, Car Classics Cologne GmbH, Inserat AB38527983



Jaguar E-Type V12, Series III, Autom., EZ 07/72, 254 PS/187 KW, 53100 km, Tel. 0615139736500, **42.500 €**, (H), PLZ 65197, Auktion & Markt AG Classicbid automobile, Inserat AB88358680



Jaguar XJ5 5.3 Cabrio, Series II, Autom., EZ 07/92, 266 PS/196 KW, 99200 km, Radio, Leder, Tempomat, Tel. 0615139736500, 20.500 €, (H), PLZ 65197, Auktion & Markt AG Classicbid automobile, Inserat AB29798778



Jaguar E-Type S3 V12 LHD, Roadster, EZ 07/74, 268 PS/197 KW, 100253 km, Leder, Tel. 0227/ 36018020, **117.000 €**, (H), PLZ 50169, Car Classics Cologne GmbH, Inserat AB17814899

isforderungen: Redaktionsschluss. Wegen Währungsschwankungen können sich Preise für Autos aus dem Nicht-Euro-Ra



AUTO BILD Klassik Markt Zeitschriften-Anzeigen

Ab 10 Euro - garantiert im Heft!

09122-6313300



Jaguar XJS 3.6. Serie 1. Autom., EZ 07/84, 220 PS/162 KW, 83000 km, Tempomat, Tel. 0162/ 4325457, **17.800 €**, (H), PLZ 01219, Oldtimer House Inserat AB21539269 Dresden.



Jaguar XJS V12 TWR Coupé LHD, Autom., EZ 09/90, 275 PS/202 KW, 62122 km, Leder, Tempomat, Tel. 022736018020, 24.500 €, (H), PLZ 50169, Car Classics Cologne GmbH. Inserat AB85312056



Jaguar XJ Sovereign 5.3, Autom., EZ 06/88, 295 PS/217 KW, 141350 km, Tel. 062416000, 8.900 €, (H), PLZ 67547, Gräf Classic Cars, Inserat AB80848812



Jaguar MK II 3.8 (Overdrive), EZ 06/65, 222 PS/163 KW, 86000 km, Tel. 040/55503839, 49.900 €, (H), PLZ 22529, Mirbach & Dost GmbH,

Inserat AB80308515



Jaguar S-Type 3.4 RHD, EZ 04/66, 224 PS/165 KW. 74000 km, 4-Gang, Servo, Overdrive, Tel. 0711512536, 19.990 €, (H), PLZ 70736, DLS Automobile, Inserat AB64611989



Jaguar XJS V12 Convertible, Autom., EZ 03/92, 295 PS/217 KW, 129200 km, CD, Leder, Tempomat, Tel. 042633028831, 19.990 €, (H), PLZ 27383, Au-Inserat AB52135925 tomobilagentur Gerken,

LAMBORGHINI



CLASSICDRIVER

Lamborghini Urraco SP 250, EZ 06/73, 220 PS/162 KW, 85225 km, Tel. 0043/0725238080, 99.000 €, (H), A, Inserat AB82795677



CLASSICDRIVER

Lamborghini Espada Serie III, EZ 03/73, 325 PS/239 KW, 76259 km, Leder, Tel. 02117888016, 195.000 €, (H), PLZ 40591, Inserat AB61235324



CLASSICDRIVER

Lamborghini 400 GT Touring Superleggera, EZ 01/66, 325 PS/239 KW, Tel. 0034932219096, Preis auf Anfrage, (H), E, Inserat AB92716273

LANCIA

Lancia Flavia 2000, EZ 11/72, 116 PS/85 KW, 46619 km, Tel. 072433508329, 4.900 €, (H), PLZ 76275, La Bella Macchina, Inserat AB26439366



Lancia Fulvia Sport Zagato 1300, Scheunenfund, EZ 02/72, 90 PS/66 KW, 69000 km, Tel. 07243/ 3508329, **8.973 €,** (H), PLZ 76275, La Bella Mac-Inserat AB32435022 china,



Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S, Serie 1, TÜV neu, EZ 05/69, 90 PS/66 KW, 45000 km, Tel. 072433508329. 14.900 €. (H). PLZ 76275. La Bella Macchina Inserat AB24769932



Lancia Flaminia Touring Coupé GTL 2.8 3C Superleggera, EZ 10/63, 150 PS/110 KW, 49100 km, Tel. 072433508329, 74.328 €, (H), PLZ 76275, La Bella Macchina, Inserat AB04205530



Lancia Flaminia Berlina, EZ 12/62, 102 PS/75 KW, 28219 km, Tel. 072433508329, **24.892 €,** (H), PLZ 76275, La Bella Macchina,

Inserat AB38305728



Lancia Flavia LX 2000, Original zustand, H-Kennz., EZ 06/69, 116 PS/85 KW, 73500 km, Tel. 07243/ 3508329, **7.900 €,** (H), PLZ 76275, La Bella Mac-Inserat AB56661642 china.



CLASSICDRIVER

Lancia Aurelia B245, wunderschön, EZ 05/56, 110 PS/81 KW, 115000 km, Leder, Tel. 09118109878, Preis auf Anfrage, (H), PLZ 90451,

Inserat AB64432026



Lotus Excel 2.2 SE. 2.Hd., EZ 09/86, 179 PS/132 KW, 52823 km, Leder, Scheckheft, Tel. 04205/ 39590, 28.500 €, (H), PLZ 28870, Autoland-2000, Inserat AB70731840



CLASSICDRIVER

Lotus Elite Rennwagen, EZ 01/61, 129 PS/95 KW, Tel. 02117888016, **152.000 €,** (H), PLZ 40591,

Inserat AB02463584

MASERATI



Maserati Mexico 4.7. EZ 11/72. 80714 km. TÜV. H-Kennz., Servolenkung, Tel. 072433508329, 119.823 €, (H), PLZ 76275, La Bella Macchina,

Inserat AB96614025



Maserati Kyalami 4900, Topzustand, 2.Hd., Autom., EZ 07/80, 280 PS/206 KW, 25000 km, Leder, 2.Hd., Tel. 072433508329, 68.272 €, (H), PLZ 76275, La Bella Macchina, Inserat AB91836498



Maserati Mexico, Original, matching numbers, EZ 01/71, 260 PS/191 KW, 29500 km, Tel. 07243/ 3508329, **159.789 €,** (H), PLZ 76275, La Bella Mac-Inserat AB38218969



CLASSICDRIVER

Maserati Ghibli 4.7 certified EZ 09/68. 310 PS/228 KW, 82926 km, Tel. 08221900050, Preis auf Anfrage, (H), PLZ 89312, Inserat AB46889947



CLASSICDRIVER

Maserati Merak SS, EZ 01/78, 220 PS/162 KW, 57107 km, Historie, Leder, Tel. 08221/900050, **79.500 €,** (H), PLZ 89312, Inserat AB26642730



CLASSICDRIVER

Maserati Bora 4.9, EZ 01/73, 3863 km, Tel. 0803/ 67004, **220.000 €,** (H), PLZ 83083,

Inserat AB40977637

Suchen und finden auf autobild.de

Für weitere Fahrzeuginformationen geben Sie auf autobild.de im Suchfeld die Inseratsnummer ein.

AUTO BILD Klassik Markt Online-Anzeigen Für Privatleute gratis!

klassikmarkt.autobild.de

MERCEDES-BENZ



Mercedes 170V Sport Roadster, Bj. 1938, wunderschön und sachkundig restauriert, mirbach-dost. de, Tel 040-55503839, mail@mirbach-dost.de



Rarität: Daimler-Benz 200E Sport Line, Automatik, Bj. 1994, orginal 100 tkm, 1. Verdeck, wie neu, im Sammlerzustand, Leder schwarz, alles im Wagenfarbe. 17.171 €. M.Kraus und J.Schröder OHG. Tel. 0172//8588788



Mercedes 220 SE Ponton Coupé, Bj. 1960, wunderschöne Zweifarblackierung. SD, Wurzelholz, Koffersatz, mirbach-dost.de, Tel 040-55503839, mail@mirbach-dost.de



Deutsche Pagode: Daimler-Benz 230 SL, 4-Gang Schalter, Bj. 1964, Alltagstauglich, HU/AU und H-Zul. 07/17, guter Allgemeinzustand mit Gebrauchsspuren, Leder neu, VHB 49.900 €, M.Kraus und J.Schröder OHG, Tel. 0172//8588788



www.schairer-klassiker.de - Werkstatt, Restaurationsbetrieb, Verkauf und Beratung, Mike Sanders - Hohlraumstation. Wir sind spezialisiert auf Mercedes-Klassiker. Über 35 Jahre Berufserfahrung. Tel. 07258/6081230.



Mercedes Benz 220Sb (W111), Bj. 1965, Familienbesitz + 1 Vorbesitzer, 81 kW/110 PS, Farbe: grau, zum Restaurieren, Anfrage/Angebot an: office@ garms.at, Tel. +43/316/472222



Mercedes-Benz CE 230, Autom., 3.Hd., EZ 05/92, 132 PS/97 KW, 220000 km, Leder, Alufelgen, Topzustand, Radio, CD, SD, Tempomat, Tel. 04205/ 3960929, **3.900 €**, (H), PLZ 27412, Direct Cars 24, Inserat AB74399779



Ihr Spezialist für hochwertige MB R107 SL in originalen Sammlerzuständen mit geringen Laufleistungen mit dokumentierten Historien. THORSTEN VON DER OHE, Tel. 0160-8401080, www.STERNTIMER.de



Mercedes-Benz 560 SEC Coupé, Autom., EZ 08/92, 279 PS/205 KW, 157000 km, Leder, SD, Tempomat, 3.Hd., Tel. 026429063810, **18.900 €**, (H), PLZ 53489, autogalerie Automobilagentur Heinz Dieter Koch. Inserat AB53653506



Mercedes-Benz 220A Ponton, EZ 03/55, 84 PS/62 KW, 80708 km, Erstlackierung, sehr gute Basis, Tel. 040/18034466. 14.500 €. (H). PLZ 22045. der Autojäger, Inserat AB32696443

RADI® OLDTIMER



Die ganze Welt der Oldtimer und Youngtimer im WebRadio

RADIO OLDTIMER - das spezielle Internet-Radio für alle Oldtimer- und Youngtimer-Fans mit Musik, Nachrichten, Wetter, Verkehr, Entertainment, Interviews, Fachbeiträgen, Reportagen, Gewinnspielen u.v.m.



www.radio-oldtimer.de

Ich suche ein altes Mercedes Cabrio zum richten, gerne ein 170er, 220er oder auch andere Typen. Zustand egal, auch Schrott oder zerlegt. Bitte rufen sie mich an: Tel. 07131/579275 oder Fax 579279, Handy 0171/7683296.



Mercedes-Benz 280 SE 3.5. Autom., EZ 08/72. 200 PS/147 KW, 23500 km, Tel. 0227/ 2905935, 36.800 €, (H), PLZ 40591, Löffelsender GmbH/ Classic Remise Düsseldorf, Inserat AB35410756



Mercedes-Benz 190E 2.0 Sportline, Autom., 2.Hd., EZ 07/91, 122 PS/90 KW, 123700 km, Sammlerobjekt, Radio, Scheckheft, SD, Tel. 02086206014, 7.450 €. (H). PLZ 46045. Carcenter-O.

Inserat AB45238046



Mercedes-Benz 190C W110, EZ 05/65, 80 PS/59 KW, 121042 km, kleine Flosse, sehr gutes Original, Tel. 040/18034466, **13.900 €**, (H), PLZ 22045, der Autojäger, Inserat AB36917948

Mercedes-Benz SL 450, guter Zustand, Autom., EZ 03/77, 224 PS/165 KW, 84563 km, Tempomat, Leder, Tel. 0994194350, 32.700 €. (H), PLZ 93476. Wensauer Automobile GmbH,



Mercedes-Benz 280 SE Cabriolet, Autom., EZ 07/69, 160 PS/118 KW, 130600 km, Leder, Tel. 0610688080, **169.900 €**, (H), PLZ 63110, Delalic Kiefer Automobil GmbH. Inserat AB21309365

aus dem Nicht-Euro-Raum ändern



AUTO BILD Klassik Markt Zeitschriften-Anzeigen

Ab 10 Euro - garantiert im Heft!

09122-6313300



Mercedes-Benz 230 SL Pagode, vollrestauriert, Autom., EZ 11/66, 150 PS/110 KW, 1 km, Leder, Tel. 0994194350, 124.700 €, (H), PLZ 93476, Wensauer Automobile GmbH. Inserat AB81130672



Mercedes-Benz 280 SE, 2.Hd., EZ 10/76, 185 PS/136 KW, 169220 km, Scheckheft, SD, Tel. 0227/ 36018020, 16.800 €, (H), PLZ 50169, Car Classics Cologne GmbH, Inserat AB11609980



Mercedes-Benz 190C, EZ 07/64, 80 PS/59 KW, 62500 km, Tel. 0615139736500, 19.500 €, (H), PLZ 65197, Auktion & Markt AG Classicbid automobile, Inserat AB05870231



Mercedes-Benz 600 W100, Autom., 2.Hd., EZ 06/70, 249 PS/183 KW, 91390 km, originaler Pappbrief, Tel. 026429063810, 198.000 €, (H), PLZ 53489, autogalerie Automobilagentur Heinz Dieter Koch, Inserat AB63491489



Mercedes-Benz 260E W124 Pullman, Autom., EZ 03/91, 160 PS/118 KW, 221242 km, Sammlerstück, CD, Tel. 02373171622, 16.260 €, (H), PLZ 58706, Rosier GmbH Co. KG, Inserat AB32390887

Mercedes-Benz 300 SE, Autom., EZ 11/90, 179 PS/132 KW, Tempomat, Tel. 047925293693, 12.900 €, (H), PLZ 27726, Kultmobile GmbH,

Inserat AB75693595

Mercedes-Benz E200 TE, erstklassig, EZ 01/90, 118 PS/87 KW, 249000 km, Leder, SD, Tel. 047925293693, **4.900 €**, (H), PLZ 27726, Kultmo-Inserat AB15345732



Mercedes-Benz 200 W123. EZ 03/85. 109 PS/80 KW, 33481 km, Radio, Tel. 040/18034466, **11.900** €, (H), PLZ 22045, der Autojäger,

Inserat AB50000417



Mercedes-Benz 280 SEC 3.5 W111, Autom., 3. Hd., EZ 03/71, 200 PS/147 KW, 65100 km, Leder, SD, Tel. 02272905935, **84.900 €**, (H), PLZ 40591, Löffelsender GmbH/Classic Remise Düsseldorf,

Inserat AB96872010

Mercedes-Benz 280 SE, Autom., EZ 09/84, Tempomat, Tel. 047925293693, 11.900 €, (H), PLZ 27726, Kultmobile GmbH, Inserat AB62104262

Mercedes-Benz 280 S, Autom., EZ 06/74, 160 PS/118 KW, Tel. 047925293693, 12.900 €, (H), PLZ 27726, Kultmobile GmbH, Inserat AB71954691



Mercedes-Benz 250 SL Pagode W113, H-Zul., 5.Hd., EZ 07/67, 150 PS/110 KW, 125000 km, Radio, Leder, Tel. 05135925320, 47.500 €, (H), PLZ 30938, Bartels-Automobile.de GmbH CoKG

Inserat AB65741808

Probe gefahren: Mercedes 280 G



■ "Irrtum und Änderungen vorbehalten", heißt es im Inserat, das angesichts der Bilder, der Preiseinstufung und Beschreibungen wie "125 000 km", "HU/AU neu" und "scheckheftgepflegt" ein frühes G-Modell von 1980 im Zustand 2 erwarten lässt. Bei näherem Hinsehen fällt auf, dass die Angaben "Schiebedach" und "aus erster Hand" in die Kategorie "Irrtum" fallen, denn der Mannlochdeckel, die Schraublöcher rund um die Scheiben und der dunkelgrün lackierte Kofferraum zeigen, dass hier ein ausrangiertes Bundesgrenzschutzfahrzeug später als Feuerwehrauto antreten musste.

Der erste Rundgang um den somit schon zum zweiten Mal ausgemusterten Wagen verläuft entsprechend ernüchternd. Rostlöcher an Vorderkotflügel und vorderen Radkästen, vergammelte, übergespachtelte und wieder aufgeblühte hintere Radläufe, geschwärzte Rostzonen um die Rücklichter, schadhafte Türkanten, Rost

am Rahmen und mit Gummipflege aufgefrischte 25 Jahre alte Reifen bedeuten Zustand 4.

Bei der Schlüsselübergabe spricht der Verkäufer: "Der hat keinen TÜV, und da ist was dran zu machen, ich verkaufe den so, wie er hier steht." Ah ja. "HU neu" also auch ein Irrtum. Apropos "steht": Im Beifahrerfußraum steht Wasser, und auch durch das Mannloch-"Schiebedach" tropft es herein. Anstelle des Handschuhfachs befindet sich ein unten offener Schacht für das Funkgerät, das ebenso fehlt wie der Kartentisch und das Radio, der Rest des Armaturenbretts ist munter zerbohrt. Die im Inserat versprochene Anhängekupplung hat kein Prüfzeichen und ist nur als Rangierkupplung eingetragen. Das Scheckheft endet vor gut 22 Jahren.

Der Fahrersitz ist durchgesessen und lässt trotzdem keinen Rückschluss auf die Laufleistung zu, er entstammt nämlich wie der Rest der Ausstattung





(bis auf die hinteren Längsbänke) einem G-Wagen ab Baujahr 1985.

Trotz eines gewissen Wartungsstaus läuft der 280er-Motor sauber und vertropft erst später einiges an Benzin, auch das Schaltgetriebe fühlt sich gesund an, nur ist dummerweise der Allradantrieb nicht in Ordnung. Der Antrieb wirkt rau und verspannt. Die vordere Sperre lässt sich nicht einlegen, und bei der hinteren bewegt sich der Hebel, aber leider ohne Wirkung.

Die Irrtümer beim Zustand lassen uns davon ausgehen, dass auch beim Preis ein Irrtum vorliegen muss. Sonst müsste jemand schon so irre dumm sein, ein Auto im Zustand 4 zum Zustand-2-Preis zu kaufen.

Preis: 14 990 Euro Laufleistung: 125 000 km (abgelesen) Standort: Nürnberg Anbieter: Auto Zitzmann GmbH/ Martin Gönnemann Kontakt: 09 11-2 79 91 42

Suchen und finden auf autobild.de

Für weitere Fahrzeuginformationen geben Sie auf autobild.de im Suchfeld die Inseratsnummer ein.

AUTO BILD Klassik Markt Online-Anzeigen Für Privatleute gratis!

klassikmarkt.autobild.de



Mercedes-Benz 190c, EZ 07/64, 80 PS/59 KW 102300 km, Tel. 0615139736500, 19.500 €, (H), PLZ 65197, Auktion & Markt AG Classicbid automo-Inserat AB87606551



Mercedes-Benz 300 CE 24 V Cabrio Sportline. Autom., EZ 09/92, 220 PS/162 KW, 96200 km, Leder, Tempomat, Tel. 06201599088, **19.985 €**, (H), PLZ 69493, Bauer-Automobile, Inserat AB39948468

Mercedes-Benz 190E 2.0, Bestzustand, Autom., EZ 03/92, 122 PS/90 KW, 62600 km, Radio, Scheckheft, SD, Tel. 03447898810, 6.990 €, (H), PLZ 04600, Auto Meißner, Inserat AB97376131



Mercedes-Benz 300 SE Cabriolet 112, Autom. EZ 07/64, 170 PS/125 KW, 59200 km, Leder, Tel. 0610688080, **229.900 €**, (H), PLZ 63110, Delalic Kiefer Automobil GmbH. Inserat AB95251897



Mercedes-Benz 200/8 Limousine W115, Topzustand, EZ 07/70, 95 PS/70 KW, 80821 km, Radio, Tel. 040/18034466, 12.500 €, (H), PLZ 22045, der Inserat AB50929798



Mercedes-Benz SL 280 Pagode, Autom., EZ 03/71, 170 PS/125 KW, 32838 km, Hardtop, Restauration, Leder, Tel. 0561500455911, **92.280 €**, (H), PLZ 34123. Glinicke Classic Cars GmbH.

Inserat AB75260007



Mercedes-Benz 280 SL Pagode, EZ 07/69, 170 PS/125 KW, 28600 km, Tel. 0615139736500, 85.000 €, (H), PLZ 65197, Auktion & Markt AG Classicbid automobile, Inserat AB78722846



Mercedes-Benz 500 SEC Cabrio, H-Kennz., Autom., 4.Hd., EZ 05/85, 231 PS/170 KW, 154600 km, Sonderumbau, Leder, Tempomat, Tel. 02642/ 9063810, **27.900 €**, (H), PLZ 53489, autogalerie Automobilagentur Heinz Dieter Koch,

Inserat AB71285552



Mercedes-Benz 220 SEb, Autom., EZ 07/65, 160 PS/118 KW, 98574 km, Tel. 0615139736500, 95.000 €, (H), PLZ 65197, Auktion & Markt AG Classicbid Inserat AB22593473 automobile.



Mercedes-Benz 220S Ponton Cabriolet, EZ 07/59, 101 PS/74 KW, 143200 km, Leder, Tel. 022736018020, **109.000 €**, (H), PLZ 50169, Car Classics Cologne GmbH, Inserat AB40188187



Mercedes-Benz 380 SL, sehr guter Zustand, EZ 07/84, 155 PS/114 KW, 104000 km, Leder, Navi, Tempomat, Tel. 0610688080, **29.900 €**, (H), PLZ 63110. Delalic Kiefer Automobil GmbH.

Inserat AB02353697



Mercedes-Benz 500 SEL, Sammlerstück, Autom., EZ 01/84, 55000 km, Leder, Tempomat, Tel. 047925293693, 18.900 €, (H), PLZ 27726, Kultmobile GmbH, Inserat AB96855311



Mercedes-Benz SL 250 Pagode, perfekt zur Restaurierung, EZ 07/67, 150 PS/110 KW, 185000 km, Leder, Tel. 0221179000, 41.800 €, (H), PLZ 50823, Inserat AB24776016

Mercedes-Benz 300 CE 3.4 24V AMG, Autom., EZ 08/91, 272 PS/200 KW, 189000 km, Radio, CD, Leder. SD. Tempomat. Tel. 048229255. 8.990 €. (H), PLZ 25548, LALLAS Automarkt,

Inserat AB76068785



Mercedes-Benz 300 CE 24V Cabrio, EZ 08/92, 220 PS/162 KW, 118500 km, Radio, Leder, Tel. 062416000, 13.000 €, (H), PLZ 67547, Gräf Clas-Inserat AB70584932 sic Cars.



Mercedes-Benz 450 SL, Autom., EZ 01/72, 190 PS/140 KW, 142000 km, Tel. 0172/7987997, 24.900 €, (H), PLZ 70191, MOTORS722, Inserat AB53432586

Klassik Automobil-Armbanduhren

Weltweit einzigartig und detailliert, fertigt Bavarian Crono Armbanduhren im Original Tachometerdesign der berühmten BMW-, Mercedes-, Jaguar-, Bugatti- & Volkswagen-Automobile.

Bavarian Crono

Handgefertigte Uhren in Spitzenqualität www.bavarian-crono.de | Tel. +49 96 24-93 14 94



können sich Preise für Autos aus dem . Wegen ' der Preisforderungen: Redaktionsschluss.



AUTO BILD Klassik Markt Zeitschriften-Anzeigen

Ab 10 Euro - garantiert im Heft!

09122-6313300



Mercedes-Benz 560 SL. EZ 07/88. 231 PS/170 KW, 96.000 km, Leder, Tel. 0610688080, 39.890 €, (H), PLZ 63110, Delalic Kiefer Automobil GmbH, Inserat AB73555394



Mercedes-Benz 170 DS/W191 D, EZ 06/53, 39 PS/29 KW, Tel. 062416000, 39.000 €, (H), PLZ 67547, Gräf Classic Cars, Inserat AB16285326



Mercedes-Benz 190 SL Cabrio, deutsches Fahrzeug, sehr guter Zustand, 3.Hd., EZ 05/56, 105 PS/77 KW, 68900 km, Leder, Tel. 024519535923, 129.000 €, (H), PLZ 52511, Inserat AB96886552



Mercedes-Benz 300 SL, 4Sitzer, Autom., EZ 08/90, 190 PS/140 KW, 175615 km, Verdeck neu, Klima, Leder, Tempomat, Tel. 0420539590, 12.900 €, (H), PLZ 28870, Autoland-2000,

Inserat AB52455516



Mercedes-Benz 560 SEL, Autom., 1.Hd., EZ 05/89, 242 PS/178 KW, 192500 km, Leder, Navi, Scheckheft, Tempomat, Tel. 0711512536, **15.950 €**, (H), PLZ 70736, DLS Automobile, Inserat AB79440818



Mercury Montego MX Convertible, Autom., 1. Hd., EZ 02/65, 120 PS/88 KW, 95000 km, Radio, Leder, Tel. 0031/475534113, 17.950 €, (H), PLZ 41334, stuurman classic cars, Inserat AB59719681

MG

MG TD, EZ 07/52, 54 PS/40 KW, 41025 km, Tel. 0615139736500, **31.500 €**, (H), PLZ 65197, Auktion & Markt AG Classicbid automobile,

Inserat AB28742252



MG B 1.8 Roadster, EZ 02/79, 95 PS/70 KW, 74629 km, 2.Hd., Tel. 0031/599481721, 11.500 €, (H), NL, Autosalon Classics, Inserat AB30067749



MG A MKII Coupé 1600 LHD, EZ 02/61, 80 PS/59 KW, 34000 km, Tel. 0031/599481721, 29.500 €, (H), NL, Autosalon Classics, Inserat AB38211616



MGA, EZ 07/59, 80 PS/59 KW, 9459 km, Leder, Tel. 040/43179390, 29.900 €, (H), PLZ 20537, Inserat AB70364243 GARAGE 11.



MG Midget 1500, U.K., EZ 08/78, 68 PS/50 KW, 88875 km, Leder, Tel. 082338474180, 8.490 €. (H), PLZ 86438, Trendy Car Outlet & Die Oldtimer Boutique by Till Rosenkranz, Inserat AB71732930

Probe gefahren: Mitsubishi Galant Kombi 2.0 GLX



■ Extravaganz und Raritätenstatus können sich ganz brav und unauffällig vereinen. Zum Beispiel als Mitsubishi Galant mit praktischem Kombiheck. Beim Versuch, sich zu erinnern, wann einem das letzte Mal so ein Fahrzeug auf der Straße begegnet ist, dürften die meisten unweigerlich in den 1980er-Jahren landen. Zwischen 1980 und 1984 wilderte die Baureihe A160 im Revier des VW Passat.

Im holländischen Zandhuizen steht ein hellgrüner GLX zum Verkauf. Er markierte 1984 das obere Ende der Kombipreisliste. Der freundliche Verkäufer lockt am Telefon mit guter Substanz zum Schnäppchenpreis. Ein Bild, das sich vor Ort relativiert. Die Türen sind rostig, Ersatz zu finden ist äußerst schwierig. Dazu dämpfen ein kleines Loch unterm linken Rücklicht, ein deutliches größeres im Schweller und gefährliche kleine an der Dachrinne die Kauflust. Am Einstieg hinten hat sich ein Hobbystuckateur beim

Modellieren versucht. Ein Ingenieur, der damit in Deutschland die Prüfung zum H-Kennzeichen abnehmen soll. wird sich bedanken.

Der nach heutigen Maßstäben verblüffend kompakte Innenraum präsentiert sich - abgesehen vom getauschten und farblich nicht passenden Fahrersitz original und ordentlich.

Der Kaltstart ist für den rustikalen Zweiliter kein Problem, im Leerlauf dümpelt er zufrieden vor sich hin. Unemotional, aber zuverlässig, wie seinerzeit der ganze Wagen. Bei der Fahrt nervt der Auspuff mit pseudosportlichen Tönen. Der Vorbesitzer ersetzte das durchgerostete Rohr mangels Originalware durch das erstbeste, das ihm in die Hände fiel. An der Hinterachse verabschiedet sich ein Radlager langsam in den Ruhestand.

Dahin scheinen auch einige der ehemals 102 Pferde unter der Haube ausgebüxt zu sein. Erst nach langer Warmlaufzeit zeigt sich der Mitsubishi





galanter und beschleunigt etwas nachdrücklicher von untenraus.

Beim Schalten kommt dagegen Spaß auf, die aus einem L300 entliehene Kupplung trennt sauber, die Schaltung funktioniert knackig und mit kurzen Wegen.

Am Ende ist die Seltenheit Vor- und Nachteil zugleich. Idealisten, die so einen Außenseiter suchen, zum Beispiel, weil der Vater seinerzeit auch einen hatte, bekommen hier eine seltene Chance. Doch es braucht einiges an Geduld und finanziellem Einsatz. um ihn zu retten. Wer diese Investitionen nicht scheut, wird kaum mit Wertsteigerung belohnt. Dafür bekommt er einen echten Exoten. Das hat ja auch seinen Reiz.

Preis: 1299 Euro Laufleistung: 244 258 km Standort: Zandhuizen, Niederlande Anbieter: Bart Bredeveld Kontakt: 00 31-6 55 59 25 35

Suchen und finden auf autobild.de

Für weitere Fahrzeuginformationen geben Sie auf

autobild.de im Suchfeld die Inseratsnummer ein.

AUTO BILD Klassik Markt Online-Anzeigen

Für Privatleute gratis!

klassikmarkt.autobild.de





MG Midget 1500, EZ 07/76, 50 PS/37 KW, 50000 km, Tel. 047925293693, 5.900 €, (H), PLZ 27726, Inserat AB01587530 Kultmobile GmbH.



MGA Roadster LHD, EZ 06/59, 73 PS/54 KW, 155823 km, Leder, Tel. 022736018020, 34.800 €, (H), PLZ 50169, Car Classics Cologne GmbH,

Inserat AB63415224



MGB Roadster, 1.Hd., EZ 04/80, 64 PS/47 KW, 28320 km, Scheckheft, Tel. 0711512536, 19.450 €, (H), PLZ 70736, DLS Automobile,

Inserat AB74245382



MG A 1600 Mk. I, EZ 07/60, 90 PS/66 KW, 119252 km, Tel. 0615139736500, 26.500 €, (H), PLZ 65197, Auktion & Markt AG Classicbid automobile,

Inserat AB89007975

MINI

Mini Cooper S Innocenti B39, EZ 03/76, 91 PS/67 KW, 4500 km, 4.Hd., Tel. 02272905935, 22.800 €, (H), PLZ 40591, Löffelsender GmbH/Classic Remise Inserat AB45939270 Düsseldorf,



Mini 1000, 4.Hd., EZ 07/89, 41 PS/30 KW, 41000 km. Scheckheft. SD. Tel. 0711512536. 14.950 €. (H). PLZ 70736, DLS Automobile, Inserat AB60923412



Mini 1300 Innocenti Cooper, EZ 11/72, 64 PS/47 KW, 76482 km, Tel. 040/43179390, 17.900 €, (H), Inserat AB32489923

NISSAN/DATSUN



Datsun 240 Z, sehr selten, guter Zustand, EZ 07/73, 140 PS/103 KW, 137100 km, Tel. 040/ 18034466, **27.500 €**, (H), PLZ 22045, der Autojä-Inserat AB07798570 ger,



Datsun Fairlady, Bj. 1963, 3-Sitzer, Nullserie, EZ 07/63, 30000 km, Tel. 024158701, 14.999 €. (H). PL7 52070 Inserat AB08772002

OLDSMOBILE



Oldsmobile Business F37 Coupé, EZ 06/37, 84 PS/62 KW, 54567 km, Tel. 0420539590, 129.900 €. (H). PLZ 28870. Autoland-2000.

Inserat AB02639753

OPE



Opel Admiral B, Autom., EZ 04/73, 145 PS/107 KW, 139900 km, AHK, CD, SD, Tel. 062416000, 14.500 €, (H), PLZ 67547, Gräf Classic Cars,

Inserat AB17013633



Opel Rekord-D-Caravan-L, Topzustand, Autom., EZ 03/72, 97 PS/71 KW, 149500 km, Tel. 024158701, 11.999 €, (H), PLZ 52070, Inserat AB00668863



CLASSICBID-AUKTION

AUF DER RETRO CLASSICS



18.03.2016

Messe Stuttgart Halle 4, Stand 4 B 70

Einlieferungen willkommen!

Erreichen Sie zahlreiche Interessenten für Ihr Fahrzeug auf Europas größter Oldtimermesse!

www.classicbid.de · +49 6151 39736-500 · info@classicbid.de

Classicbid ist eine Marke der Auktion & Markt AG



Opel Rekord Olympia, EZ 01/57, 45 PS/33 KW, 100000 km, Tel. 03405209670, Motor überholt, 6.500 €, (H), PLZ 06847, RG Die Meisterwerkstatt Inh.Danny Redinger, Inserat AB93194201



Opel Kapitän Luxus, EZ 07/62, 90 PS/66 KW, 89920 km, Tel. 040/18034466, Panoramascheibe, 26.800 €, (H), PLZ 22045, der Autojäger,

Inserat AB32824451





AUTO BILD Klassik Markt Zeitschriften-Anzeigen

Ab 10 Euro – garantiert im Heft!

09122-6313300



Opel Olympia Rekord P1, 4.Hd., EZ 05/60, 54 PS/40 KW, Radio, Tel. 0171/8711787, **15.500 €**, Inserat AB87582178



Opel Kapitän, EZ 07/50, 54 PS/40 KW, 68015 km, Tel. 040/18034466, schöne Rarität, **29.500 €**, (H), PLZ 22045, der Autojäger, Inserat AB82577724



Opel Calibra 2.0, 3.Hd., EZ 11/92, 116 PS/85 KW, 206310 km, Alufelgen, SD, Tel. 09273502245, **749** €, (H), PLZ 95460, Inserat AB35364647



Opel Manta A, Autom., EZ 01/75, 90 PS/66 KW, 62117 km, Tel. 064098080955, **10.500 €**, (H), PLZ 35444, Inserat AB61074394

DELIGENT



Peugeot 604, 2.Hd., EZ 12/78, 136 PS/100 KW, 82314 km, Radio, Leder, Tel. 030/33778362, 10.800 €, (H), PLZ 10553, Atelier Automobile GmbH, Inserat AB02782299



Peugeot 304 S Cabriolet, EZ 07/74, 75 PS/55 KW, 94617 km, Radio, Leder, Tel. 040/43179390, 13.900 €, (H), PLZ 20537, GARAGE 11,

Inserat AB68028821

Peugeot 504 GL, Originalzustand, 2.Hd., EZ 05/79, 97 PS/71 KW, 43.720 km, Radio, Tel. 030/33778362, 12.800 €, (H), PLZ 10553, Atelier Automobile GmbH. Inserat AB47947377



Peugeot 204 Coupé, 3.Hd., EZ 01/70, Zustand 2, 54 PS/40 KW, 36484 km, Leder, Tel. 030/33778362, 11.900 €, (H), PLZ 10553, Atelier Automobile GmbH, Inserat AB80010256



Peugeot 505 V6, 4.Hd., EZ 05/87, 143 PS/105 KW, 181443 km, Radio, SD, Tel. 030/33778362, **5.800** €, (H), PLZ 10553, Atelier Automobile GmbH,

Inserat AB65136434



Peugeot 104, seltener Franzose, EZ 09/77, 11000 km, Tel. 047925293693, **3.950 €**, (H), PLZ 27726, Kultmobile GmbH, Inserat AB06001097



Peugeot 401 D Coach Coupé, voll restauriert, 4.Hd., EZ 07/35, 44 PS/32 KW, 18321 km, Leder, SD, Tel. 030/33778362, **85.000 €**, (H), PLZ 10553, Atelier Automobile GmbH, Inserat AB07074775

PORSCHE

Sammler sucht schönen Boxter, von 1. Serie, wenig km, unfallfrei, Tel. 07073/4834.



Porsche 993 Cabrio, Autom., EZ 07/95, 168tkm, 200 kw/272 PS, blau, Leder beige, **46.200 €**, Tel. 030/31199253, info@classicfinder.com



Suche Porsche 911 3.0L, Bj. 1976/77, nur mit 147 KW (200 PS), im gepflegtem Zustand, Tel. 02191/52722 oder auf AB eine Nachricht hinterlassen



Suche immer noch Recaro Bucket Sportsitz, der siebziger Jahre für Porsche 911 oder BMW (gemäß Bild). Wer hat so einen Sitz im Keller oder in der Garage ... Bitte alles anbieten unter Tel. 02191/ 52722 oder auf AB eine Nachricht hinterlassen.



Porsche 911 G-Modell SC 3.0, EZ 01/80, 40tkm, 147 KW/200 PS, grau-metallic, Leder braun, **69.400 €**, Tel: 030/31199253,

info@classicfinder.com

Porsche 911 T 2.4 Targa, EZ 03/73, 131 PS/96 KW, 140000 km, guter Originalzustand, Leder, Tel. 0610688080, 79.900 €, (H), PLZ 63110, Delalic Kiefer Automobil GmbH. Inserat AB02334202



Porsche 993 Carrera Coupé, EZ 06/94, 138.485 km, 200 KW/272 PS, unfallfrei, schwarz-metallic, Leder schwarz, deutsches Fahrzeug, Schaltgetriebe, 62.400 €, Tel. 030/31199253, info@classicfinder.com



Porsche 993 Carrera Coupé Tiptronic, EZ 05/94, 85tkm, 200 kW/272 PS, silber-metallic, Leder schwarz, **57.600 €**, Tel. 030/31199253, info@classicfinder.com

Porsche 911 G-Modell SC 3.0, EZ 01/80, 200 PS/147 KW, 40000 km, Leder, Tel. 030/31199253, 69.400 €, (H), PLZ 10115, Quicksilver Classics GmbH, Inserat AB31694415



Porsche 993 Turbo Coupé, EZ 11/95, 80.467 km, 300 KW/408 PS, Schaltgetriebe, unfallfrei, schwarz-metallic, Leder schwarz, 179.000 €, Tel. 030/31199253, info@classicfinder.com



Porsche 914 2.0, EZ 11/75, 101 PS/74 KW, 138977 km, Radio, Tel. 040/43179390, **34.900 €**, (H), PLZ 20537, GARAGE 11, Inserat AB57880016



Porsche 911 964 Carrera 4 Coupé, 1.Hd., EZ 11/91, 250 PS/184 KW, 162500 km, SHD, Leder, Tel. 042633028831, 49.980 €, (H), PLZ 27383, Automobilagentur Gerken, Inserat AB14069916



Porsche 911 3.3 Turbo Cabrio (Typ 930), EZ 07/88, 300 PS/221 KW, 23200 km, Leder, Tel. 0610688080, **229.900 €**, (H), PLZ 63110, Delalic Kiefer Automobil GmbH, Inserat AB22636990



Porsche 911 Carrera RS (964), EZ 07/92, 260 PS/191 KW, 47800 km, Tel. 0615139736500, 313.500 €, (H), PLZ 65197, Auktion & Markt AG Classicbid automobile. Inserat AB21987537

Porsche 911 SC 3.0 Targa Carrera, EZ 07/79, 179 PS/132 KW, 207885 km, Leder, Tel. 0221179000, 44.911 €, (H), PLZ 50823, Inserat AB89304983



CLASSIC TRADER

DEUTSCHLANDS GRÖSSTER MARKTPLATZ FÜR KLASSISCHE FAHRZEUGE



Aston Martin DB 5 (1965) www.classic-trader.com/ad/6559 1.174.845 EUR



Jaguar XK 120 OTS (1954) www.classic-trader.com/ad/18497 87.000 EUR



Ford Econoline (1963) www.classic-trader.com/ad/7938 21.900 EUR



Porsche 914 2.0 (1975) www.classic-trader.com/ad/23485 34 900 FUR



Datsun 280 Z (1977) www.classic-trader.com/ad/28111 Preis auf Anfrage



BMW M 535i (1985) www.classic-trader.com/ad/26204 19.950 EUR



Volkswagen Scirocco II 1.6 (1982) www.classic-trader.com/ad/2491 6.900 EUR



Porsche 912 (1969) www.classic-trader.com/ad/20264 56.900 EUR



Austin-Healey Sprite Mk II (1962) www.classic-trader.com/ad/6828 9.950 EUR



Peugeot 304 S Cabriolet (1974) www.classic-trader.com/ad/4989 14.900 EUR



Ford Mustang (1965) www.classic-trader.com/ad/28172 54 900 FUR



Messerschmitt / FMR KR 201 (1960) www.classic-trader.com/ad/2734 Preis auf Anfrage



Mercedes-Benz 280 SL (1970) www.classic-trader.com/ad/23402 159.000 EUR



www.classic-trader.com/ad/27907 Preis auf Anfrage

ÜBER 6.500 WEITERE KLASSIKER ALLER MARKEN IM ANGEBOT



























AUTO BILD Klassik Markt Zeitschriften-Anzeigen

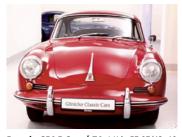
Ab 10 Euro – garantiert im Heft! **0 9122 – 63 13 300**



Porsche 944 2.5 Targa, Serie 1, EZ 01/83, 163 PS/120 KW, 125500 km, Leder, Tel. 0162/4325457, 11.500 €, (H), PLZ 01219, Oldtimer House Dresden, Inserat AB98661005



Porsche 911 SC Targa, EZ 07/80, 179 PS/132 KW, 124300 km, Tel. 0615139736500, **38.500 €**, (H), PLZ 65197, Auktion & Markt AG Classicbid automobile, Inserat AB47439113



Porsche 356 B Coupé T6, 1.Hd., EZ 07/63, 60 PS/44 KW, 6000 km, Leder, Tel. 0561500455911, **129.000 €,** (H), PLZ 34123, Glinicke Classic Cars GmbH, Inserat AB64600297



Porsche 928 54, EZ 07/87, 320 PS/235 KW, 266345 km, Leder, Tel. 0615139736500, 21.500 €, (H), PLZ 65197, Auktion & Markt AG Classicbid automobile, Inserat AB07756482



Porsche 944, EZ 07/84, 163 PS/120 KW, 124000 km, Tel. 0615139736500, 12.500 €, (H), PLZ 65197, Auktion & Markt AG Classicbid automobile.

Inserat AB83957519

Porsche 911 Carrera G-Modell 3.2, EZ 02/84, 231 PS/170 KW, 82595 km, Radio, Leder, SD, Tel. 06205101345, **54.000 €**, Inserat AB52965951



Porsche 914-6 2.8 RSR, TwinSpark, MFI, EZ 07/70, 231 PS/170 KW, 38450 km, Tel. 0711512536, 99.914 €, (H), PLZ 70736, DLS Automobile,

Inserat AB30260910



Porsche 928 54, Autom., EZ 02/90, 320 PS/235 KW, 242000 km, Radio, CD, Leder, Navi, Scheckheft, SD, Tempomat, Tel. 01796911398, **21.000 €**,

Inserat AB48188484

Porsche 911 SC 3.0, EZ 04/82, 179 PS/132 KW, 110450 km, CD, Leder, SSD, Tel. 0221179000, 44.911 €, (H), PLZ 50823, Inserat AB77556443



Suche Recaro Rändelschraube Sportsitz der siebziger Jahre, (gemäß Bild). Wer so einen Sitz im Keller, Garage oder Dachboden hat ... Bitte alles anbieten unter Tel. 02191 / 52722 oder auf AB eine Nachricht hinterlassen.

www.autobild-sportscars.de

Probe gefahren: Renault 15 TS



Autos wie der Renault 15 haben einen schweren Stand in der Oldtimerszene. Passanten sind von ihrer Seltenheit und Skurrilität begeistert, aber wirklich haben will sie keiner. Dabei haben die Besitzer neben der Sättigung ihres Individualisierungsdrangs auch rationale Vorteile. Der Unterhalt eines guten Autos ist günstig. Das gesparte Geld lässt sich dann für den Startplatz bei einer Oldtimer-Rallye ausgeben. Exoten und Außenseiter haben bei beliebten Rallyes Vortritt vor den Heerscharen von Mercedes-SL-Pagoden und Porsche 911, weil sie Farbe ins Feld bringen.

Eine Kleinigkeit für den orangenen TS, der im hohen Norden bei Rendsburg zu verkaufen ist. Die Anzeige schraubt die Erwartungen hoch: TÜV und H-Kennzeichenabnahme neu, sehr gepflegt und mit neuer Inspektion. Folgt man dem Verkäufer in die dunkle Lagerhalle am äußersten Ende einer riesigen früheren Kaserne, kommen

Zweifel. Der Weg zum Renault ist von Klassikern verstellt. Es gibt ein paar Ölpfützen.

Und dann steht er da. Das aus Schweden importierte Auto wirkt erst mal überraschend proper. Winzige Pickelchen unter den Gummis der Seitenscheiben und etwas Rost an Haubeninnenkante und im Motorraum erden das Bild dann etwas. Zudem ist die Heckklappe nicht mehr die erste. An der Innenseite ist sie grün.

Der Innenraum ist dafür beinahe makellos. Himmel, Türverkleidungen, Cockpit, nichts lässt an den angegebenen 69 000 Kilometern echte Zweifel aufkommen. Bei 100 000 mehr auf der fünfstelligen Walze dürfte dieser fragile Franzose anders aussehen. Die Sitze sind mit Kunstleder neu bezogen. Der Verkäufer befand die alten Bezüge für faltig und fertig und gab die Erneuerung in Auftrag. Die ist handwerklich gut gemacht, nur eben nicht mehr original.



Der 1,6-Liter-Vierzylinder aus dem R16 war mit seinen 90 PS das Topmodell der Baureihe. Mit einem Leergewicht von rund einer Tonne sollte das Coupé denn auch mit standesgemäßer Lässigkeit laufen. Er springt, trotz Kaltstarts, auf den Schlag an und läuft ruhig vor sich hin, mit dem typischen Schnattern alter Renault-Motoren. Schade, dass eine Probefahrt bei der aktuellen (Ein)parksituation nicht möglich ist.

Die TÜV-Abnahme, die schon ein halbes Jahr zurückliegt, und kleinere Defizite verbessern die Verhandlungsposition. Der Verkäufer signalisiert glatte 5000 Euro. Dieser R15 verdient einen zweiten Blick. Vielleicht wird es ja dann auch Liebe.

Preis: 5900 Euro Laufleistung: 69 800 Kilometer Standort: Fockbek (Schleswig-Holst.) Anbieter: Müller-Automobile Kontakt: 01 72-4 10 59 82

Suchen und finden auf autobild.de

Für weitere Fahrzeuginformationen geben Sie auf autobild.de im Suchfeld die Inseratsnummer ein.

AUTO BILD Klassik Markt Online-Anzeigen

Für Privatleute gratis!

klassikmarkt.autobild.de

RENAULT

Renault Dauphine Gordini, EZ 12/62, 35 PS/26 KW, 53850 km, Tel. 062416000, 11.900 €, (H), PLZ 67547, Gräf Classic Cars, Inserat AB31079607



Renault 4CV, EZ 10/58, 26 PS/19 KW, 29950 km, Tel. 062416000, 12.750 €, (H), PLZ 67547, Gräf Classic Cars. Inserat AB39808705



Renault R16, EZ 04/67, 67 PS/49 KW, 87590 km, Leder, Tel. 082338474180, 10.899 €, (H), PLZ 86438, Trendy Car Outlet & Die Oldtimer Boutique by Till Rosenkranz, Inserat AB14465834



Renault R8 Gordini Recreation, EZ 11/66, 105 PS/77 KW, Tel. 0711512536, 24.950 €, (H), PLZ 70736, DLS Automobile, Inserat AB00349581



Renault Dauphine Gordini, EZ 04/64, 37 PS/27 KW, 94400 km, Leder, Tel. 0610688080, 12.900 €, (H), PLZ 63110, Delalic Kiefer Automobil GmbH, Inserat AB94178064



Renault R5L, EZ 08/79, 35 PS/26 KW, 21.000 km, Tel. 047925293693, 6.900 €, (H), PLZ 27726, Kultmobile GmbH Inserat AB26534572



Renault Caravelle 1133, EZ 04/64, schwedischer TÜV 10/17, leichtes Restaurationsobjekt, Hardtop, 54 PS/40 KW, 9.650 €, Tel. 0152/22627796, PLZ 70736



Renault R4 Export (R1120), 3.Hd., EZ 07/70, 23 PS/17 KW, 70355 km, Leder, Tel. 030/33778362, 12.250 €, (H), PLZ 10553, Atelier Automobile GmbH, Inserat AB52090798

ROLLS ROYCE



Rolls-Royce Silver Shadow II, Autom., EZ 04/77. 220 PS, 66tkm, Veteranenfahrzeug, Leder antic, el. Fensterheber, Zentralverriegelung, Klimaautom., el. Sitzverstellung, Servolenkung, Radio, Tempomat, 42.000,- €, Tel. 0041/2448/15843



Rolls-Royce Silver Cloud II, Autom., EZ 07/60, 98000 km. Tel. 02272905935. 32.000 €. (H). PLZ 40591, Löffelsender GmbH/Classic Remise Düsseldorf. Inserat AB01734776



Rolls-Royce Silver Spirit, Autom., 2.Hd., EZ 01/83, 113500 km, Leder, Tel. 06201599088, 15.985 €. (H), PLZ 69493, Bauer-Automobile.

Inserat AB75711658



Wohnen in Prestigelage mit Autos Ihrer Sammlung Mülheim/ Düsseldorf Realisieren Sie hier Ihrer Traum vom Wohnen mit eigener TG in Bestlage in MH an der Ruhr, Gd. ca. 1.700 m² S/W, angrenzend Felder & Wiesen, leichte Höhen bzw. Hanglage zur Ruhr, TG- Zufahrt o. Gefälle mgl., Abstellfläche z.B. für ca. 6- 8 Fahrzeuge & direktem Hauszugang ggf. mit teilw. verglaster Geschossdecke mgl., weitere Bilder zum Baugrundstück unter Scout ID 84727612, KP 800.000 € zzgl. 3,57 % Provision (inkl. MwSt.)

oberloskamp

www.IMMOBILIEN-AN-DER-RUHR.de



Rolls-Royce Phantom V LHD, Autom., EZ 07/67, 178 PS/131 KW, 67928 km, Leder, Tel. 0227/ 36018020, **129.000 €**, (H), PLZ 50169, Car Classics Cologne GmbH, Inserat AB35592284



Rolls-Royce Phantom VI, Autom., EZ 07/73, 90000 km, Tel. 02272905935, 65.000 €, (H), PLZ 40591, Löffelsender GmbH Inserat AB74606140



Rolls-Royce Silver Cloud I Cabriolet Mulliner LHD, Autom., EZ 01/57, 155 PS/114 KW, 93494 km, Tel. 022736018020, 229.000 €, (H), PLZ 50169, Car Classics Cologne GmbH, Inserat AB03331210



Rolls-Royce Corniche II LHD, Autom., 2.Hd., EZ 07/87, 215 PS/158 KW, 108786 km, Leder, Tempomat. Tel. 022736018020. 73.000 €. (H). PLZ 50169. Car Classics Cologne GmbH, Inserat AB85533305



Rolls-Royce Silver Spur II LHD, Autom., 2.Hd., EZ 08/88, 218 PS/160 KW, 45609 km, excellenter Zustand, Leder, Tempomat, Tel. 022736018020, 37.000 €, (H), PLZ 50169, Inserat AB43930736

SAAR



Saab99, EZ 01/70, sehr seltener Originalzustand, 80 PS/59KW, schwedischer TÜV 10/17, 8.750 €, Tel. 0152/22627796, PLZ 70736



Saab 96 Deluxe, EZ 04/60, 38 PS/28 KW, 17861 km, Erstlackierung, Tel. 040/18034466, 16.500 €, (H), PLZ 22045, der Autojäger,

Inserat AB61326909



Saab 99 Turbo 2T, 5 Gang, 4.Hd., EZ 04/81, 144 PS/106 KW, 280911 km, Kupplung überholt, Radio, Tel. 0833112369, 26.500 €, (H), PLZ 87734, Heuschmid GmbH Inserat AB13317526



AUTO BILD Klassik Markt Zeitschriften-Anzeigen

Ab 10 Euro - garantiert im Heft! 09122-6313300



Saab 99, sehr guter Zustand, EZ 05/71, 80 PS/59 KW, 136331 km, Radio, Tel. 040/18034466, 8.900 €, (H), PLZ 22045, der Autojäger,

Inserat AB11915757

Saab 900 Turbo 16 Cabrio, 4.Hd., EZ 04/91, 160 PS/118 KW, 167518 km, Motor überholt, Radio, CD, Leder, Tempomat, Tel. 0833112369, 25.900 €, (H), PLZ 87734, Heuschmid GmbH, Inserat AB06776863



Saab 99 GL, total selten, 2.Hd., EZ 07/77, 101 PS/74 KW, 135000 km, Topzustand, Radio, Tel. 0844/ 18719400, **5.999 €,** (H), PLZ 85276, Autohaus Hörl, Inserat AB37732273



CLASSICDRIVER Simca Aronde, EZ 01/56, 60814 km, Tel. 0032/ 472401338, **39.950 €**, (H), B, Inserat AB69293316



CLASSICDRIVER **Simca Sport,** EZ 01/52, Tel. 0031/174520884, Preis auf Anfrage, (H), NL, Inserat AB05411013



Simca Talbot 1000 Coupé, EZ 01/67, 52 PS/38 KW, 79500 km, Tel. 062416000, 16.900 €, (H), PLZ 67547, Gräf Classic Cars, Inserat AB29335388



Simca Talbot Tagora GLS, 2.Hd., EZ 06/81, 116 PS/85 KW, 139600 km, Radio, 3.950 €,

Inserat AB80699353

STUDEBAKER



Studebaker Commander, Autom., EZ 07/58, 179 PS/132 KW, 37000 km, Tel. 0171/7800224, 18.995 €, (H), PLZ 93167, SimEex import & export UG (haftungsbeschränkt), Inserat AB94183002



Studebaker Commander Wagonnaire, EZ 10/63. 179 PS/132 KW, 67960 km, Radio, Tel. 040/ 43179390, **19.900 €**, (H), PLZ 20537, GARAGE 11, Inserat AB29426178



CLASSICDRIVER Sunbeam Rootes Alpine, EZ 01/65, Tel. 0031/ 174520884, 12.850 €, (H), NL, Inserat AB16989348



CLASSICDRIVER Sunbeam Rootes Alpine, EZ 01/62, Tel. 0031/ 174520884, 6.250 €, (H), NL, Inserat AB54285117

TRABANT

Trabant 601 S DeLuxe, EZ 01/89, 26 PS/19 KW, 39000 km, gute Substanz, fahrbereit, AHK, Radio, Tel. 03447898810, 990 €, (H), PLZ 04600, Auto Meißner Inserat AB40057213



Trabant P601, EZ 12/66, 26 PS/19 KW, 23724 km, Tel. 03405209670, 800 €, (H), PLZ 06847, RG Die Meisterwerkstatt Inh.Danny Redinger,

Inserat AB61128335

TRIUMPH



Triumph TR6 Overdrive, EZ 07/74, 95 PS/70 KW, 162100 km, Radio, Tel. 040/43179390, 27.900 €, (H), PLZ 20537, GARAGE 11, Inserat AB94738355



Triumph TR6, EZ 07/76, 106 PS/78 KW, 94500 km, erstklassiger Zustand, Radio, Leder, Tel. 040/ 18034466, **24.500 €**, (H), PLZ 22045, der Autojä-Inserat AB22714020 ger,



Triumph TR8 Cabriolet, EZ 07/80, 135 PS/99 KW, 105580 km, Radio, Navi, Tel. 040/43179390, 19.900 €, (H), PLZ 20537, GARAGE 11,

Inserat AB68050266



Triumph TR3, EZ 07/58, 101 PS/74 KW, 60000 km, Tel. 02272905935, 28.950 €, (H), PLZ 40591, Löffelsender GmbH/Classic Remise Düsseldorf,

Inserat AB34103382



Triumph TR3, EZ 07/59, 101 PS/74 KW, 6500 km, Tel. 0151/22657205, **34.950 €,** (H), PLZ 60386, movisti GmbH Inserat AB76896244



Triumph TR6 Overdrive. EZ 01/76, 125 PS/92 KW, Tel. 0031/332537766, 15.900 €, (H), NL, Big-Inserat AB22044840 BoysToys BV,



TVR Tasmin 280, EZ 09/81, 160 PS/118 KW, 100072 km, Radio, CD, Tel. 040/43179390, 11.900 €, (H), PLZ 20537, GARAGE 11, Inserat AB54428627



TVR Vixen S3, 2.0 RS-Ford-Motor, 5-Ganggetriebe, EZ 06/73, 120 PS/88 KW, 78000 km, Tel. 0711/ 512536, **29.950 €**, (H), PLZ 70736, DLS Automobile, Inserat AB44353378



TVR 3000S Turbo SE, einer von nur 2 gebauten, EZ 06/79, 230 PS/169 KW, Tel. 02272905935, 46.900 €, (H), PLZ 40591, Inserat AB94450671

VAUXHALL



Vauxhall Twelve, Serie HIX, EZ 01/39, 37 PS/27 KW, 22353 km, Tel. 062416000, 13.500 €, (H), PLZ Inserat AB48184190 67547, Gräf Classic Cars,

VOLVO



Volvo 144 S de Luxe, EZ 07/72, 101 PS/74 KW, 94.587 km, Radio, Tel. 040/43179390, 11.900 €, (H), PLZ 20537, GARAGE 11, Inserat AB91990724

stand

AUTO BILD Klassik Markt Online-Anzeigen

Für Privatleute gratis!

klassikmarkt.autobild.de



Volvo Amazon 121 B18. EZ 06/65. 75 PS/55 KW. 139242 km. Topzustand, Tel. 040/18034466. 13.900 €, (H), PLZ 22045, der Autojäger,

Inserat AB46549405



Volvo 544 B18, Original, 2.Hd., EZ 09/65, 75 PS/55 KW, 64.535 km, Tel. 040/18034466, 17.800 €, (H), PLZ 22045, der Autojäger, Inserat AB80492742



Volvo P1800 ES, EZ 01/72, 135 PS/99 KW, Leder, Tel. 0031/332537766, 22.900 €, (H), NL, BigBoy-Inserat AB52838033 sToys BV,



VW T1 Doka, EZ 06/67, 50 PS/37 KW, 98000 km. kein Rost, Erstlack, Tel. 0031/317310444, 35.000 €, (H), NL, Kieft en Klok Vintage Volkswagens,

Inserat AB78160783



"AUGEN AUF BEIM KÄFER CABRIO-/KARMANN GHIA- KAUF!! Jedes 2. Käfer Cabrio/Karmann Ghia ist unsachgemäß restauriert!! Vertrauen Sie dem OSNABRÜCKER VW CLASSIC COMPETENCE CENT-RUM. Die Fachleute für alle Klassiker aus Osnabrück. 49084 OSNABRÜCK. NARUPSTRASSE 66. TEL. 0541/9638819, acker-classic.com



VW Käfer 1303 LS Cabriolet, EZ 01/73, 46 PS/34 KW. Tel. 0031/332537766. 18.900 €. (H). NL. Big-Inserat AB31753068 BoysToys BV,



VW Karmann Ghia Coupé, EZ 07/67, 44 PS/32 KW, 93000 km, Tel. 0610688080, 29.990 €, (H), PLZ 63110. Delalic Kiefer Automobil GmbH. Inserat AB86751575



VW T2 Westfalia, Camper, Autom., EZ 01/78, 69 PS/51 KW, 141000 km, Tel. 0031/317310444, 15.950 €, (H), NL, Kieft en Klok Vintage Volkswa-Inserat AB35353920



VW T2A. Panorama-Bus. EZ 02/71. 50 PS/37 KW. Tel. 0031/475534113, 12.950 €, (H), PLZ 41334, Inserat AB62137739 stuurman classic cars,



VW T2 Westfalia, Camper, EZ 01/71, 50 PS/37 KW, 120000 km, Tel. 0031/317310444, **24.950 €,** (H), NL. Kieft en Klok Vintage Volkswagens.

Inserat AB07831500



Klassische Sportwagen Young- & Oldtimer, Motorräder

Ankauf • Tausch • Kommission • Verkauf

Das ganze Jahr 80 bis 120 Fahrzeuge im Angebot - Ihr Partner für klassische Fahrzeuge



Kommende Auktionen:

Samstag 23. April 2016 ab 13.30 Uhr • Oldtimer Galerie Toffen Klassische Automobile & Motorräder

Samstag 11. Juni 2016 Kunsteisbahn Dolder Sports • Zürich CLASSIC CAR AUCTION

Samstag 26. November 2016 ab 13.30 Uhr • Oldtimer Galerie Toffen Klassische Automobile & Motorräder

Fahrzeuganmeldungen und Katalogbestellungen sind jederzeit möglich - nutzen Sie auch unser Online-Formular für Ihre Bestellungen.



Oldtimer Galerie Toffen • Auktion Gürbestrasse 1 • CH-3125 Toffen Tel. +41-31-8196161



AUTO BILD Klassik Markt Zeitschriften-Anzeigen

Ab 10 Euro - garantiert im Heft!

09122-6313300



VW Käfer, EZ 08/57, 41 PS/30 KW, 150000 km, Tel. 06512012009, 3.500 €, Inserat AB03736329



VW Käfer 1303 Cabrio, EZ 04/78, 50 PS/37 KW, 88183 km, Tel. 0610688080, 19.900 €, (H), PLZ 63110, Delalic Kiefer Automobil GmbH,

Inserat AB48609368



VW T1 Luxus, EZ 07/67, 50 PS/37 KW, 200000 km, wie Samba, 13 Fenster, Tel. 0031/317310444, 65.000 €. (H). NL. Kieft en Klok Vintage Volkswagens, Inserat AB24037023



VW T1, 8-Sitzer, kein Samba, EZ 07/60, 30 PS/22 KW, 200000 km, Tel. 0031/317310444, 57.500 €, (H), NL, Kieft en Klok Vintage Volkswagens,

Inserat AB94224699



VW Karmann Ghia Cabriolet, EZ 01/71, 44 PS/32 KW, 125000 km, Tel. 0031/317310444, 16.950 €, (H), NL, Kieft en Klok Vintage Volkswagens,

Inserat AB22512250



VW Käfer 1303 LS Cabriolet, EZ 04/77, 50 PS/37 KW, 64853 km, Tel. 022736018020, 25.700 €, (H), PLZ 50169, Car Classics Cologne GmbH,

Inserat AB31505532



VW Käfer 1200 Luxus, EZ 01/59, 30 PS/22 KW, 113000 km, Tel. 0031/317310444, **11.950 €**, (H), NL, Kieft en Klok Vintage Volkswagens,

Inserat AB33362835



VW Käfer 1302 Cabrio. wie neu. EZ 02/72. 60 PS/44 KW, 69331 km, Leder, Tel. 0610688080, 33.900 €, (H), PLZ 63110, Delalic Kiefer Automobil Inserat AB96094995 GmhH



VW T1, Kastenwagen, EZ 01/59, 44 PS/32 KW, 97000 km, Tel. 0031/317310444, **37.500 €,** (H), NL, Kieft en Klok Vintage Volkswagens,

Inserat AB54000637



VW T2 Camper Dormobile, wie Westfalia, rechtsgesteuert, EZ 01/72, 50 PS/37 KW, 169000 km, Tel. 0031/317310444, 12.500 €, (H), NL, Kieft en Klok Vintage Volkswagens, Inserat AB01297647



VW T2a Westfalia, Camper, EZ 01/68, 50 PS/37 KW, 100000 km, Klima, Tel. 0031/317310444, 36.500 €, (H), NL, Kieft en Klok Vintage Volkswa-Inserat AB40914192



VW T1 Luxus Samba Bus, 21 Fenster, EZ 07/67, 44 PS/32 KW, 200000 km, Tel. 0031/317310444, 85.000 €, (H), NL, Kieft en Klok Vintage Volkswa-Inserat AB18087282



VW T1 Luxus, wie Samba, 13 Fenster, EZ 07/67, 50 PS/37 KW, 200000 km, Tel. 0031/317310444, 59.500 €, (H), NL, Kieft en Klok Vintage Volkswa-Inserat AB00610693 gens,

VW Käfer Cabrio 1302 LS, EZ 10/70, 34 PS/25 KW, 34300 km, 3.Hd., Tel. 062416000, 19.000 €. (H), PLZ 67547, Gräf Classic Cars,

Inserat AB02761652



VW T1 Luxus Samba Bus, 21 Fenster, EZ 07/64, 44 PS/32 KW, 200000 km, Tel. 0031/317310444, 119.500 €, (H), NL, Kieft en Klok Vintage Volkswa-Inserat AB18809144



VW Golf Cabriolet1 1.8, Topzustand, EZ 04/92, 98 PS/72 KW, 219841 km, CD, Leder, Tel. 0225/ 56026, **7.980 €**, (H), PLZ 53881, ALLCARS-EU Inserat AB62919436



VW Karmann Ghia Cabrio, 1.Hd., Autom., EZ 03/73, 50 PS/37 KW, 71000 km, Tel. 0610688080, 34.900 €, (H), PLZ 63110, Delalic Kiefer Automobil GmbH, Inserat AB33544075



VW T1 Kombi, kein Samba, deutsche Fabrikat, EZ 01/65, 44 PS/32 KW, 100000 km, Tel. 0031/ 317310444, **35.000 €,** (H), NL, Kieft en Klok Vintage Volkswagens, Inserat AB12542505



VW Käfer Ovali, EZ 07/56, 30 PS/22 KW, 7630 km, Tel. 0615139736500, 21.500 €, (H), PLZ 65197, Auktion & Markt AG Classicbid automobile.

Inserat AB58518403



Weltweit einzigartig und detailliert, fertigt Bavarian Crono Armbanduhren im Original Tachometerdesign der berühmten BMW-, Mercedes-, Jaguar-, Bugatti- & Volkswagen-Automobile.



Handgefertigte Uhren in Spitzenqualität www.bavarian-crono.de | Tel. +49 96 24-93 14 94



Suchen und finden auf autobild.de

Für weitere Fahrzeuginformationen geben Sie auf autobild.de im Suchfeld die Inseratsnummer ein.

AUTO BILD Klassik Markt Online-Anzeigen

Für Privatleute gratis!

klassikmarkt.autobild.de





VW T1 Bus, Doppelkabine Pritsche, EZ 07/63, 80 PS/59 KW, 91343 km, Tel. 0615139736500, 65.000 €, (H), PLZ 65197, Auktion & Markt AG Classicbid Inserat AB63354230 automobile



VW Karmann Ghia Cabrio, EZ 01/74, 50 PS/37 KW, 81269 km, Tel. 064098080955, 20.000 €, (H), PLZ 35444, Inserat AB92203152

WARTBURG



Wartburg 353, EZ 01/72, 50 PS/37 KW, 64676 km, Tel. 03405209670, **2.999 €,** (H), PLZ 06847, RG Die Meisterwerkstatt Inh. Danny Redinger,

Inserat AB56859672

REIFEN



Ab sofort weitere **BLOCKLEY Reifen** lieferbar: 185/70VR15 s.o. / 205/70VR14 für DB/BMW 185VR15 & 205/70 VR 15 für Jaguar u.v.m. Weitere Informationen: www.reifen-technik.eu oder per E-Mail: hkt@reifen-technik.eu

TK-Carparts Beratung, Ersatzteile, Zubehör, Reproduktionen und Teile aus eigener Herstellung für: VW Käfer, VW Bus T2, VW Bus T3 und T3 Syncro www.tk-carparts.ds

Fa.Thomas Koch, Wolfslochstr.72, 66482 Zweibrücken, Tel: 06332-485848 Fax: 06332-485880, mail@tk-carparts.de



Fon +49 (0) 55 43 / 94 11 0

Volkswarenhaus Heussner & Stauber GmbH & Co. KG

Ersatz- und Tuningteile für luft-& wassergekühlte Volkswagen

info@werk34.de • www.werk34.de



Urlaub mit Ihrem Oldtimer. Traumhafte Ferienwohnungen in der grünen Parklandschaft Ammerland. Eine Oase des Wohlbefindens, der Ruhe und Entspannung mit abschließbaren Autostellplätzen, www.landhaus-sommerfrische.de

SONSTIGES



ALTE REKLAMESCHILDER, PLAKATE und sonstige REKLAMEOBJEKTE von privat gesucht, alle Themen und Preisklassen, kaufe auch Sammlungen, dsml. schmitt@arcor.de oder 07243/535995

www.autobild-motorsport.de

Ich kaufe gerne Ihren Oldtimer. Bitte bieten Sie mir alles an. Bin auch interessiert am Ankauf von ganzen Sammlungen. Auch hochwertige Restaurationsobjekte und Scheunenfunde. Tel. 07131/579275 oder Handy 0172/7683296 oder schicken Sie mir ein email an be.weiss@t-online.de.

VERANSTALTUNGEN



Versteigern Sie Ihren Klassiker auf der RETRO CLASSICS 2016! Mit der Classicbid-Auktion am **18.03.2016** erreichen Sie zahlreiche Interessenten für Ihr Fahrzeug - auf der größten Oldtimermesse Europas. Weitere Infos unter: www.classicbid.de, Tel. 06151/39736-500

ZUBEHÖR



Kennzeichenwechsel in Sekundenschnelle! 2 Systeme, unzählige Möglichkeiten. Außerdem führen wir Oldtimer-Accessoires und Rallyezubehör. Alle Infos und Onlineshop unter:

www.oldtimerkennzeichen.de



Jeden Monat neu im Handel!

MIKE SANDERs® KORROSIONSSCHUTZFETT

Der Klassiker vom Erfinder der Fettversiegelung



Silikonbremsflüssigkeit DOT5

Viele Klassiker im Preis-Tief

ldtimer sind unbezahlbar geworden? Unter 10 000 Euro gibt's nix Ordentliches mehr? Vergessen Sie das Palaver! Während die Preise bei anderen Marken zum Teil durch die Decke schießen, ist bei Ford die Welt noch in Ordnung. Allerdings sollte der Spaß am Hobby im Vordergrund stehen; als Wertanlage eignen sich die Kölner Autos nicht.

Wer einen Taunus, Escort oder Capri kauft, muss selten mehr als einen vierstelligen Betrag investieren. Jedoch fällt die "Verzinsung" kaum höher als bei einem Sparbuch aus: "Die Wertentwicklung verläuft unterdurchschnittlich", sagt Marius Brune vom Marktbeobachter Classic Data.

Der Grund? Imagedefizite. "Es war noch nie cool, einen

ldtimer sind unbezahlbar geworden? Unter nicht", sagt der Experte. Hierin ten. Selbst Caliegt für ihn der wesentliche pri und Granz Ordentliches mehr? Unterschied zu anderen deutsen Sie das Palaver! schen Marken, auch zu Opel. res Kultstatus

> Wegen der überschaubaren Nachfrage stagnieren bei vielen Ford-Klassikern die Preise oder steigen nur in kleinen Hun-

ten. Selbst Capri und Granada fahren trotz ihres Kultstatus in der 70er-Jahre-Szene damaligen Konkurrenten hinterher.

Überraschend günstig sind Modelle aus den 50ern. Der FK 1000, später Taunus Transit, profitierte zwar vom jüngsten Bus- und Transporter-Boom und verdoppelte seinen Wert

1) Preis für Autos

binnen fünf Jahren fast, in Ford-Kreisen ein Sonder-

fall. Dennoch kostet er nach wie vor nur einen Bruchteil des Wolfsburger Bullis.

Nachfragedämpfend wirkt sich im Pkw-Bereich die bis in die späten 60er-Jahre andauernde Taunus-Monokultur aus. Sie schränkt die Auswahl ein. Außerdem sind viele Besitzer



Der Mini-Mustang

■ Das Coupé mit Mustang-Anklängen ist der populärste Ford-Oldtimer aus europäischer Fertigung. Mit 90-PS-V6 wird er zwar nicht zum Muscle Car, sticht aber am Stammtisch den vierzylindrigen Opel Manta aus. Die Preise Der Günstigste

400 Euro'
Fiesta II 1/6 D

Die zweite Fiesta-Generation (1983–89) ist aus dem Straßenbild verschwunden. Wie die Preise zeigen,

vermisst den Kölner Kleinwagen noch niemand. Dieses Schicksal teilt er mit dem frühen Scorpio: Auch der kostet selbst in ordentlichem Zustand nur wenige Hundert Euro.



Der 1974 eingeführte Capri II liegt preislich in der Mitte zwischen der 1969 gestarteten ersten und der ab 1978 gebauten dritten Generation. Mehr als 10 000 Euro kosten nur absolute Ausnahme-Fahrzeuge.





Renditejäger sind bei Ford falsch: Geringe Nachfrage und Imagedefizite bremsen den Wertzuwachs. Für Szene-Einsteiger ist das eine Chance

bei Erhalt und Instandsetzung den günstigen Weg gegangen, weil sich teure Restaurierungen nicht lohnten. Heute beherrschen Autos in mittelmäßigem Zustand den Markt; mehr als 5000 Euro sind die meisten nicht wert.

Möglichkeiten, an einen günstigen Klassiker zu kommen, bietet die Marke Ford preisbewussten Szene-Neulingen also in großer Zahl. Mu-

tige sollten sich sogar langsam an Underdogs wie Sierra oder Scorpio trauen. Gepflegte Exemplare aus Opas Garage gibt es für ein paar Hundert Euro. Rendite bringen sie zwar keine, aber Aufmerksamkeit schon. Wer bei überbuchten Youngtimer-Rallyes auf einen Startplatz spekuliert, startet mit den verschrobenen 80er-Jahre-Kisten außerdem aus der Pole-Martin Puthz position.



der in den USA entwickelte /8 auch bei Ford in Köln vom

Spitzenmodell neben dem etwa gleich teuren Capri 2600 RS aus den frühen 70ern heute der wertvollste Oldtimer der Marke.



Die Bulli-Alternative

■ Auch zu Oldtimern ist die Welt nicht immer gerecht: Während der VW T1 um 50 000 Euro gehandelt wird und als Samba-Bus sogar in den sechsstelligen Preisbereich vorgestoßen ist, kostet die Kölner Alternative nach wie vor nur einen Bruchteil - obwohl sie dank Frontmotor das konzeptionell bessere Auto und heute viel seltener ist. Viele wurden achtlos weggeworfen, die meisten Überlebenden dienten früher bei der Feuerwehr.



Der Bürger-King

■ Die stagnierende Wertentwicklung beim Taunus P3 ist symptomatisch für die Ford der 1960er-Jahre. Geringe Nachfrage, kleiner Interessentenkreis und dünn besetzter Markt machen auch für die Zukunft wenig Hoffnung auf steigende Preise. Was erschwerend hinzukommt, ist der Fahrzeugzustand: Bei den meisten Autos handelt es sich um günstig restaurierte Exemplare, Fahrzeuge mit Note 3 (5000 Euro) dominieren das Angebot



Ford Taunus 17M P3, Limousine zweitürig, 1960-63, 1,7 Liter/60 PS, Preis für Zustand 2



Der Kult-Kombi

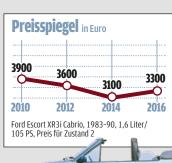
■ Wer einen kultigen Youngtimer mit 70er-Jahre-Flair sucht, der stolpert irgendwann zwangsläufig über den Granada. Gesucht sind vor allem die "Turnier" genannten Kombis mit dem starken Sechszylinder. Fahrzeuge sind in ausreichender Zahl verfügbar. allerdings dämpft das schwache Markenimage auch hier die Preisentwicklung: Vergleichbare Mercedes 280 TE kosten trotz kargerer Ausstattung mehr als das Doppelte.



160 PS, Preis für Zustand 2

Der Cabrio-Geheimtipp

■ Das von Karmann in Rheine gebaute Bügelcabrio ist ein unentdeckter Klassiker. Der fehlende Katalysator (Serie erst ab 1987) und das damit verbundene Umweltzonen-Verbot haben den Bestand ausgedünnt, bevor das H-Kennzeichen in Reichweite kam. Inzwischen ist das Preistief überwunden, das Niveau von 2010 aber immer noch nicht wieder erreicht. 80er-Jahre-Fans können hier nach wie vor billig einsteigen.



3000 Old- und Youngtimerpreise

Auf den folgenden acht Seiten sehen Sie die Preise der wichtigsten tausend Klassiker nicht die Forderungen auf Preisschildern, sondern die Durchschnitte tatsächlich gezahlter Preise, dokumentiert von Classic Data. Die Pfeile zeigen, wie sich die Werte zuletzt entwickelt haben

	l			l <u>-</u> -		l =			1			l		l <u>-</u> -					ا ا
Modell	Var.	PS	cm ³	Bau	ijahr	Zustand			Tendenz	Modell	Var.	PS	Cm ³	Bau	jahr	Zustand			Tendenz
				von	bis	2	3	4	e e					von	bis	2	3	4	
ABARTH										SZ	Cpé.	207	2959	1989	1991	36 900	29 800	16 500	
Fiat 595 SS	Lim.	32	594	1964	1971	27 000	18 000	k. A.	7	ALPINE	'								
Fiat 1000 TC	Lim.	68	982	1963	1967	21700	16 100	6300	7	A110 (1300 S)	Cpé.	115	1296	1966	1971	60 000	44 800	23 700	7
Fiat 0T 1000	Cpé.	68	982	1965	1970	18 000	10 000	6500	7	A110 - 1400 (FASA)	Cpé.	86	1397	1977	1978	52 000	41 000	21 300	7
124 Abarth Rally	Cab.	128	1756	1972	1974	56 000	42 000	25 000	7	A110 (1600 SC/SI)	Cpé.	127	1600	1974	1975	71 000	52 500	27 000	7
AC	cub.	120	1730	1772	1771	30 000	12 000	23 000	1 ,	A310 injection (1600 VF)	Cpé.	127	1605	1973	1976	17 500	10 900	6500	7
Ace	Rdstr.	87	1971	1953	1963	218 000	169 000	102 000	7	V6 Turbo (GTA)	Cpé.	200	2458	1985	1989	20 000	12 100	8100	7
Aceca	Cpé.	86	1991	1954	1962	113 000	76 000	44 000	7	AUDI									
Cobra 427	Rdstr.	395	6989	1965	_		690 000	k. A.	7	Audi	Lim.	72	1696	1965	1968	8100	4900	1500	7
ALFA ROMEO	, nasti.	373	0,0,	1703	1707	700 000	070 000	III A	, ,	60	Lim.	55	1496	1968	1970	6700	4100	1200	7
1900	Lim.	80	1884	1950	1954	23 000	15 700	8800	7	100	Lim.	100	1760	1968	1976	8800	6000	1500	7
1900 C Super Sprint	Cpé.	115	1975	1955	1958	170 000	111 000	60 000	7	100	Lim.	85	1588	1974	1976	7600	5100	1100	7
Giulietta Sprint	Cpé.	80	1290	1959	1963	30 100	20 800	11 900	7	100 Coupé S	Cpé.	112	1871	1971	1976	27 200	18 000	8800	7
Giulietta Sprint Speciale	Cpé.	100	1290	1957	1962	97 000	65 500	33 000	7	80	Lim.	55	1297	1973	1976	4300	2600	600	7
Giulietta	Lim.	50	1290	1955	1959	19 100	11 600	4900	7	80	Lim.	55	1297	1972	1976	4800	3000	800	-
Giulietta TI	_	74	1290	1961	1963	15 800	10 800	4200	7	80	Lim.	75	1588	1976	1978	4400	2800	800	-
	Lim.	65	1290	1955		34 100		12 600	7	80 GT	Lim.	100	1588	1973	1975	8300	5300	1400	-
Giulietta Spider	Cab.	-		_	1958		25 400		7	50	Lim.	50	1093	1974	1975	8700	5600	2300	-
Giulietta Spider Veloce	Cab.	90	1290	1960	1962	67 500	42 000	26 000	7	100 (Typ 43)	Lim.	115	1960	1976	1978	5800	3500	1000	-
2600	Lim.	130	2584	1964	1969	19 800	11 000	5700		100 (17) 43)	Kbi.	115	2144	1978	1982	5800	4100	1200	-
2000	Lim.	132	1962	1971	1977	13 200	7700	4000	7	200 5E (Typ 43)	Lim.	136	2119	1980	1983	8500	5100	1600	-
2000 Spider	Cab.	115	1975	1958	1961	54 400	40 200	19 400	7			75		1979	1981			400	-
2600 Spider	Cab.	145	2584	1962	1965	110 000	80 000	45 000	7	80 (Typ 81)	Lim.	_	1577			3600	2100		-
Giulia TI	Lim.	92	1570	1963	1967	16 200	10 000	3900	7	80 Kat (Typ 89)	Lim.	90	1760	1986	1991	1900	1000	400	-
Giulia 1300	Lim.	78	1290	1964	1971	12 100	7400	2600	7	90 Quattro (Typ 85)	Lim.	136	2226	1984	1986	5800	3700	1600	_
Giulia 1300 TI	Lim.	82	1290	1965	1972	15 400	8700	3200	7	90 Kat (Typ 89)	Lim.	136	2282	1987	1990	3800	2400	800	_
Giulia Super 1,3	Lim.	89	1290	1972	1974	12 400	7700	3200	7	Quattro	Cpé.	200	2119	1984	1987	46 500	23 700	10 600	_
Giulia Nuova Super 1.6	Lim.	102	1570	1974	1977	14 100	8100	2800	7	Quattro 20V	Cpé.	220	2226	1989	1991	56 000	30 500	14 800	_
1300 Sprint	Cpé.	80	1290	1963	1965	24 700	15 600	8700	7	Coupé (Typ 81/85)	Cpé.	115	1897	1980	1981	8700	5900	1800	7
Giulia Sprint GT Veloce	Cpé.	109	1570	1966	1968	24 900	17 200	7300	7	Coupé Quattro (Typ 81/85)	Cpé.	136	2200	1984	1987	9200	5000	2000	_
Giulia Spider	Cab.	92	1570	1962	1965	51 000	35 600	17 000	7	100 Kat (44)	Lim.	113	1970	1986	1988	1900	1200	500	
GT 1300 Junior	Cpé.	89	1290	1966	1970	21 600	14 100	6500	7	100 Avant Kat (44)	Kbi.	113	1970	1986	1988	1800	1200	400	_
GT 1300 Junior	Cpé.	89	1290	1970	1975	18 900	11 600	6000	7	100 Quattro (Kat) (44)	Lim.	136	2282	1986	1988	4400	2500	900	_
GT 1600 Junior	Cpé.	109	1570	1972	1975	19 700	12 400	5800	7	200 Quattro 20V (Kat)	Lim.	220	2226	1989	1991	8900	5600	2200	7
1750 GT Veloce	Cpé.	118	1779	1967	1969	24 200	16 600	7300	7	V8 Quattro (Kat)	Lim.	280	4172	1991	1994	9800	3900	1700	7
2000 GT Veloce	Cpé.	132	1975	1971	1977	23 400	16 200	7800	7	Coupé (Typ 89)	Cpé.	136	2309	1988	1990	3800	2300	700	7
Montreal	Cpé.	195	2593	1970	1977	66 000	41 000	23 000	7	Coupé Quattro S2 (Typ 89)	Cpé.	220	2226	1990	1992	14 300	8000	3500	7
Alfetta	Lim.	122	1779	1972	1975	7600	4900	1900	7	Super 90	Lim.	90	1770	1966	1970	9500	5600	1800	7
Alfetta GTV 2000	Cpé.	121	1962	1976	1978	10 100	6200	2000	7	80 Avant RS2	Kbi.	315	2226	1994	1995	28 000	19 000	9000)
GTV 6 2,5	Cpé.	158	2464	1980	1986	10 500	6000	1900	7	AUSTIN									
Alfasud	Lim.	63	1186	1971	1973	5600	3200	1100	7	Seven	Lim.	34	848	1959	1967	13 400	7900	2700	7
Alfasud Sprint	Cpé.	76	1286	1976	1979	7600	5000	1600	7	Mini Countryman Mk I	Kbi.	34	848	1960	1967	17 500	9400	4500	7
Alfasud Sprint 1,5	Cpé.	105	1490	1983	1987	7500	5000	1500	7	Mini Cooper 997	Lim.	55	997	1961	1964	24 300	13 000	4500	7
		103	1570	1966	1968	28 200	19 900	10 200	7	Mini 1000 Mk II	Lim.	38	998	1967	1969	10 300	6100	2800	-
1600 Spider (Duetto) Spider 1300 Junior	Cab.	-			1900	25 400	17 900	9200	7	AUSTIN-HEALEY		50	,,,	1707	1707	10 300	0100	2000	1 *
	Cab.	89	1290	1968	_					100/4 (BN1)	Rdstr.	90	2660	1953	1955	55 300	37 600	25 000	7
1750 Spider Veloce (Fastb.)			1779		1972		12 600	6100		100/4 (BN2)	Rdstr.	90	2660		1956	60 000	40 500	26 700	
2000 Spider Veloce	Cab.	132		1971	1975	19 400	13 700	6700	7	100/4 (BN2)	Rdstr.	117	2639		1959	37 600	25 500	15 800	
Spider 1600 Junior	Cab.	109	1570	1972	1974	16 600	11 800	5700	7	100-Six (BN6)		117	2639		1959	40 800	26 900	16 500	_
2000 Spider Veloce	Cab.	127	1962	1975	1983	18 600	13 300	7000	7		Rdstr.								_
Spider 1600	Cab.	103	1570	1974	1982	16 900	11 900	5800	7	3000 Mark I (BN7)	Rdstr.	124	2912		1961	45 800	29 600	18 100	_
Spider 1.6	Cab.	104	1570	1983	1990	10 700	5500	2300	7	3000 Mark I (BT7)	Rdstr.	124	2912		1961	43 400	28 300	17 500	_
Spider 2.0	Cab.	128	1962	1983	1989	11 400	6600	3300	7	3000 Mark II (BJ7)	Cab.	131	2912	1962	1963	49 300	31 100	18 300	-
Spider 2.0	Cab.	120	1962	1990	1993	13 800	8800	4200	7	3000 Mark II (BN7)	Rdstr.	131	2912	1961	1962	47700	30 500	18 200	_
Spider 2.0 Kat	Cab.	115	1948	1987	1989	11 000	6500	2400	\rightarrow	3000 Mark II (BT7)	Rdstr.	131	2912	1961	1962	42 000	27 800	17 100	\rightarrow
opiaci zio itat											Cab	1/10	2012	1042	1047	EU EUU	71 // 00	18 700	1
75 2.5 V6	Lim.	150	2464	1986	1987	5100	2500	1000	7	3000 Mark III (BJ8) Sprite Mark I (Frogeye)	Cab. Rdstr.	148 43	948	1963 1958	1967 1961	50 500 17 900	31 400 10 300	5600	

Erklärung der Zustandsnoten. Zustand 2: Fahrzeuge in gutem Zustand. Entweder seltener, guter, unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht restauriert. Technisch einwandfrei mit leichten Gebrauchsspuren. Zustand 3: Fahrzeuge in gepflegtem, fahrbereitem Gebrauchszustand ohne größere technische oder optische Mängel. Zustand 4: Fahrzeuge mit deutlichen Gebrauchsspuren, aber noch fahrbereit. Technische und optische Mängel mit dem Restrisiko verdeckter Schäden. Sofortige Maßnahmen zur erfolgreichen Abnahme nach § 29 StVZO sind nötig; alle Angaben in der Tabelle ohne Gewähr, k. A. = keine Angabe, Erklärung der Tendenzpfeile (bezogen auf Notierungen für Zustand 3 gegenüber Vorjahr): steigend = Wertzuwachs, Pfeil waagerecht = keine Veränderung, Pfeil fallend = Wertverlust

Modell	Var.	PS	Cm³	Bau von	jahr bis	Zustand 2	3	4	Tendenz	Modell	
Sprite Mark II (HAN6)	Rdstr.	47	948	1961	1962	11 000	7500	4000	7	728i (E23)	
Sprite Mark II (HAN7)	Rdstr.	55	1098	1962	1964	11 400	7900	4400	7	745i (E23)	
Sprite Mark III	Cab.	59	1098	1964	1966	10 300	7100	3700	7	850i	(
Sprite Mark IV	Cab.	65	1275	1966	1969	9900	7000	3600	7	M3 (E30)	-
Sprite Mark IV (HAN10)	Cab.	65	1275	1969	1971	9500	6600	3600	7	M3 Cabrio (E30)	- (
AUTOBIANCHI Biomekina Cabria	Cal	21	400	10/0	10/0	10000	14000	(200	7	M 535i (E12)	+!
Bianchina Cabrio	Cab.	21	499	1960	1969	19800	14900	6300	7	M 635 CSi M1	- (
A112 AWZ	Lim.	44	903	1969	1978	4100	2400	900	//	Z1 Roadster	
P 70	Lim.	22	684	1955	1959	4900	2500	1100	7	BORGWARD	- '
BMW	Liiii.	~~	004	1733	1/3/	4700	2300	1100	, ,	Isabella	
501	Lim.	65	1971	1952	1954	30 600	18 400	8200	7	Isabella	
501/6	Lim.	72	2077	1955	1958	29 600	17 400	7700	7	Isabella Coupé	
501 V8	Lim.	95	2580	1955	1958	40 800	23 500	9900	7	2,3 Liter (P 100)	
502	Lim.	100	2580	1954	1958	42 900	24 500	10 200	7	CADILLAC	
502-3,2 Liter Super	Lim.	140	3168	1957	1961	48 100	31 000	11 800	7	Eldorado Biarritz	
503	Cpé.	140	3168	1956	1959	155 000	110 000	75 000	7	Eldorado	
507	Rdstr.	150	3168	1956	1959	1600000	1 400 000	1200000	7	Serie 60 Fleetwood Spec.	.
3200 CS	Cpé.	160	3168	1962	1965	64 000	42 000	25 000	7	Sedan DeVille	
Isetta	MotoCpé.	13	298	1956	1962	18 500	10 300	5800	7	Coupe DeVille	
Isetta	MotoCpé.	12	245	1956	1962	17 800	10 000	5800	7	Coupe DeVille	(
600	MotoCpé.	_	582	1957	1959	19 300	12 500	7700	7	DeVille	
700	Lim.	30	697	1959	1962	8800	5800	3100	7	Seville	
700 Cabrio	Cab.	40	697	1961	1964	19 300	13 000	7100	7	CHEVROLET	_
700 Coupé	Cpé.	30	697	1959	1963	11 300	7100	4000	7	Bel Air	
1500	Lim.	80	1499	1962	1964	10 900	5000	2300	7	Bel Air	-
1600	Lim.	83	1573	1964	1966	12 100	5400	2500	7	Bel Air	
1800	Lim.	90	1773	1963	1968	12 400	6500	2900	7	Bel Air Hardtop	-
2000	Lim.	100	1990 1773	1966	1972	14 500	8000	3600	7	Impala Caprice Classic	
1800 TI 2000 TI	Lim.	110 120	1990	1964 1966	1968 1968	19 000 20 100	11 300 11 800	5000 5200	7	Caprice Classic Corvette	+
1600 Cabrio	Cab.	85	1573	1967	1908	29 600	18 700	11 200	7	Corvette	
2002 Cabrio	Cab.	100	1990	1907	1971	31 300	20 200	11 800	7	Corvette	
2002 Baur	Targa	100	1990	1971	1975	18 000	11 500	5600	7	Corvette Sting Ray	
1502	Lim.	75	1573	1975	1977	8800	5500	2700	7	Corvette Sting Ray	
1600-2	Lim.	85	1573	1966	1971	11 300	6800	3300	7	Corvette Stingray	
1602	Lim.	85	1573	1971	1975	10 600	6400	3300	7	Corvette Stingray	
1802	Lim.	90	1766	1971	1973	10 500	6300	3100	7	Corvette Stingray	
1802	Lim.	90	1766	1973	1975	12 700	7900	4000	7	Corvette Stingray	
2002	Lim.	100	1990	1968	1973	14 500	7400	3700	7	Corvette Stingray	
2002 ti	Lim.	120	1990	1968	1971	29 200	15 700	8300	7	Corvette Stingray	
2002 turbo	Lim.	170	1990	1973	1974	65 000	47 500	26 100	7	Corvette Stingray	
1600 Touring	Kbi.	85	1573	1971	1972	13 300	7100	4400	7	Corvette Stingray	
2000 Touring	Kbi.	100	1990	1971	1973	16 200	8700	5600	7	Corvette	T
2.5 CS	Cpé.	150	2494	1974	1975	20 900	12 500	6200	7	Corvette	
3.0 CS	Cpé.	180	2985	1971	1975	29 800	17 700	8900	7	Corvette	T
3.0 CSI	Cpé.	200	2985	1971	1975	39 800	23 600	11 800	7	Corvette	T
3.0 CSL	Cpé.	180	2985	1971	1972	145 000	103 000	60 000	7	Corvette	I
2.8 L	Lim.	170	2788	1975	1977	18 500	10 400	4900	7	Corvette (C4)	
3.0 \$	Lim.	180	2895	1971	1977	18 500	10 400	4900	7	Camaro	
3.3 L	Lim.	190	3295	1974	1977	27 100	16 300	6600	7	Camaro	-
316 (E21)	Lim.	90	1563	1975	1979	7600	4300	1700	7	Camaro SS	-
318 (E21)	Lim.	98	1754	1975	1980	7400	4300	1700	7	Camaro	
320 (E21)	Lim.	109	1977	1975	1977	9800	5300	2400	7	Camaro Porlinetta	-
320i (E21) 320/6 (E21)	Lim.	125	1977	1975	1977	13 500	6800	3900	7	Camaro Berlinetta El Camino	Pi
, - ,	Lim.	122 143	1990 2315	1977 1977	1982 1979	9500	5100 9800	1900 5200	7		Pi
323i (E21) Baur TC 323i E21	Lim. CabLim.	_	2315	1977	1979	17 900 15 600	8600	4500	7	Apache 10 C 10	Pi
Baur TC 318i E30	CabLim.		1766	1983	1985	7700	3500	1700	7	CITROËN	PI
316 (E30)	Lim.	90	1766	1983	1987	7100	4300	1700	7	11 B	
320i (E30)	Lim.	125	1977	1982	1985	7700	3800	1800	7	11 BL	
325i KAT (E30)	Lim.	170	2494	1987	1991	13 500	8500	3400	7	11 B (Koffer)	
318i Cabrio Kat (E30)	Cab.	113	1796	1990	1993	9400	4500	2400	7	11 BL (Koffer)	
325i Cabrio Kat (E30)	Cab.	170	2467	1987	1989	13 900	7400	3500	7	11 Commerciale	
520 (E12)	Lim.	115	1990	1972	1976	6900	3400	1200	7	15 Six (H)	
520i (E12)	Lim.	130	1990	1972	1976	8900	5200	2200	7	2 CV	
528i (E12)	Lim.	176	2788	1977	1981	13 500	7000	3000	7	2 CV 6	
520i (E28)	Lim.	125	1990	1981	1986	4300	2200	800	7	Acadiane	Ks
535i (E28)	Lim.	218	3406	1985	1987	12 500	8200	3200	7	НҮ	Kst
633 CSi	Cpé.	197	3210	1976	1982	18 500	9500	4400	7	Dyane 6	1.0
635 CSi	Cpé.	218	3453	1982	1987	18 200	9400	4300	7	Ami 6	

Modell	Var.	PS	cm³	Bau	jahr	Zustand			zua
				von	bis	2	3	4	Tendenz
728i (E23)	Lim.	184	2788	1979	1986	8900	3700	1700	71
745i (E23)	Lim.	252	3430	1983	1986	13 300	6700	2800	7
850i	Cpé.	300	4988	1989	1994	22 800	11 600	5600	7
M3 (E30)	Lim.	200	2266	1986	1987	53 900	34 800 43 500	20 400	7
M3 Cabrio (E30) M 535i (E12)	Cab. Lim.	215 218	2266 3453	1988 1979	1991 1981	65 000 24 900	14 400	25 000 5900	7
M 635 CSi	Cpé.	286	3453	1984	1986	48 500	28 100	14 000	7
M1	Cpé.	277	3453	1978	1981	410 000	300 000	k. A.	7
Z1 Roadster	Cab.	170	2494	1988	1991	36 500	26 500	15 100	7
BORGWARD	'			'	'				
Isabella	Lim.	60	1493	1954	1958	16 600	11 800	4300	7
Isabella	Lim.	60	1493	1958	1961	14 900	10 900	4100	7
Isabella Coupé	Cpé.	75	1493	1958	1961	33 000	14 700	7500	7
2,3 Liter (P 100) CADILLAC	Lim.	100	2238	1960	1961	33 000	19 600	11 400	7
Eldorado Biarritz	Cab.	345	6390	1959	1959	123 000	91 000	54 000	7
Eldorado	Cab.	190	8194	1974	1976	23 700	17 000	9500	7
Serie 60 Fleetwood Spec.	Lim.	285	5981	1956	1956	21 000	14 100	6800	\rightarrow
Sedan DeVille	Lim.	310	5981	1958	1958	22 700	15 000	7200	7
Coupe DeVille	Cpé.	285	5981	1956	1956	40 600	28 500	16 200	7
Coupe DeVille	Cpé.	325	6390	1959	1959	41 500	26 700	13 900	7
DeVille	Cab.	340	7030	1965	1968	23 300	17 000	10 000	7
Seville CHEVROLET	Lim.	180	5735	1976	1977	17 700	12 000	5800	\rightarrow
CHEVROLET Bel Air	Cab.	116	3703	1953	1953	36 700	21 000	9500	7
Bel Air	Cab.	162	4343	1955	1955	76 500	47 800	22 100	7
Bel Air	Lim.	120	3859	1955	1955	22 100	13 200	5900	7
Bel Air Hardtop	Cpé.	170	4314	1955	1955	34 800	19 400	8800	7
Impala	Cpé.	170	4637	1961	1961	23 300	14 800	6500	7
Caprice Classic	Cpé.	170	5657	1977	1977	9000	6000	2500	7
Corvette	Cab.	210	4343	1956	1957	76 000	49 000	27 000	7
Corvette	Cab.	230	4637	1958	1960	71 000	46 000	26 000	7
Corvette	Cab.	230	4637	1961	1962	69 000	44 000	25 000	7
Corvette Sting Ray Corvette Sting Ray	Cab. Cpé.	250 250	5359 5359	1963 1964	1966 1966	56 000 54 500	36 000 35 000	20 000 19 600	7
Corvette Stingray	Cab.	300	5359	1968	1969	43 500	26 700	14 400	7
Corvette Stingray	Cpé.	300	5359	1968	1969	30 700	18 800	10 000	7
Corvette Stingray	Cpé.	300	5735	1970	1972	34 700	22 300	12 500	7
Corvette Stingray	Cab.	300	5735	1970	1972	41 400	26 500	14 700	7
Corvette Stingray	Cpé.	190	5735	1973	1973	24 700	15 800	10 100	7
Corvette Stingray	Cab.	190	5735	1973	1973	28 500	18 200	10 200	\rightarrow
Corvette Stingray	Cab.	250	5735	1974	1975	25 900	16 600	9300	7
Corvette Stingray	Cpé.	250	5735	1974	1976	22 400	14 500	7600	7
Corvette Corvette	Targa Cpé.	180 185	5735 5735	1977 1978	1977 1978	23 700 24 300	15 000 15 600	7800 8700	7
Corvette	Targa	190	5657	1978	1982	20 700	13 000	7000	7
Corvette	Targa	190	5735	1980	1981	21 300	13 500	7600	<i>→</i>
Corvette	Targa	200	5735	1982	1982	22 000	14 300	8300	→
Corvette (C4)	Cpé.	243	5657	1984	1990	13 400	8600	4600	7
Camaro	Cab.	210	5359	1967	1969	36 500	22 400	11 300	7
Camaro	Cpé.	210	5359	1967	1969	32 400	19 900	10 000	7
Camaro SS	Cpé.	295	5700	1967	1969	42 700	27 000	14 000	7
Camaro	Cpé.	155	4097	1970	1972	18 600	11 200	5400	7
Camaro Camaro Berlinetta	Cpé.	100 170	4097 5735	1974 1978	1977 1979	16 100 15 600	10 000 9500	5000 5100	7
El Camino	Pick-up	115	5031	1973	1979	15 200	7900	4300	7
Apache 10	Pick-up	160	4637	1960	1961	19 300	11 900	5900	→
C 10	Pick-up		4097	1973	1980	14 800	9100	4500	→
CITROËN									
11 B	Lim.	46	1911	1947	1952	17 800	11 900	5100	7
11 BL	Lim.	46	1911	1947	1952	17 000	11 200	5100	7
11 B (Koffer)	Lim.	56	1898	1952	1955	18 600	12 600	5400	7
11 BL (Koffer) 11 Commerciale	Lim. Kbi.	56 60	1911 1911	1952 1955	1955 1957	18 100 20 600	12 100 13 900	5300 5900	7
15 Six (H)	Lim.	80	2866	1955	1957	29 300	18 400	7100	7
2 CV	Lim.	16	425	1965	1970	9800	4500	1400	7
2 CV 6	Lim.	29	602	1979	1990	11 600	5600	2000	7
	KstWgn.	33	602	1978	1986	6700	3700	1200	7
Acadiane								4500	7
Acadiane HY	KstWgn.	42	1911	1958	1981	19 900	9700	4500	//
		42 33 22	1911 597 602	1958 1969 1961	1981 1984 1968	19 900 6300 14 500	3400 7500	1100 3800	7 7

■ RATGEBER Markt-Barometer

Modell	Var.	PS	Cm³	Bau	ijahr	Zustand			zua
				von	bis	2	3	4	Tendenz
Ami 6 Break	Kbi.	35	602	1968	1969	7500	4500	1600	7
ID 19	Lim.	84	1985	1967	1969	17 600	9900	4800	7
ID 20	Lim.	103	1985	1968	1969	18 400	10 400	5200	7
DS 19	Lim.	83	1911	1962	1965	25 100	15 600	7300	7
DS 19 Usine	Cab.	83	1911	1961	1965	125 000	80 000	43 000	7
DS 20 Pallas	Lim.	95	1985	1971	1973	19 200	12 100	6100	7
DS 21 Pallas	Lim.	109	2175	1967	1968	24 500	15 800	7200	7
DS 23 IE	Lim.	141	2347	1972	1975	24 800	15 500	7800	7
DS 23 Pallas	Lim.	124	2347	1972	1975	23 900	14 900	7400	7
CX 2200	Lim.	112	2175	1975	1978	9300	6100	1800	7
CX 25 GTi Turbo 2 Prestige	Lim.	156	2482	1988	1988	16 700	9500	2800	7
CX 25 Prestige	Lim.	136	2482	1983	1985	15 000	9000	2600	7
SM	Cpé.	170	2670	1970	1972	39 000	23 800	11 200	7
GS	Lim.	55	1015	1971	1977	6600	2900	1000	7
DAF									
55	Lim.	50	1108	1967	1972	3900	3000	900	7
66 Marathon	Cpé.	63	1108	1972	1973	3900	2000	600	\rightarrow
66 1300 Marathon	Lim.	57	1289	1973	1976	4600	2600	800	7
DATSUN									
240Z	Cpé.	150	2393	1969	1974	22 800	14 600	5200	7
260Z	Cpé.	139	2565	1974	1979	18 100	11 300	4500	7
280Z	Cpé.	149	2753	1975	1979	11100	5900	3000	7
DKW									
F 93 (3=6)	Lim.	40	906	1957	1959	10 800	6800	3300	7
AU 1000	Lim.	44	980	1958	1963	10 900	6800	3400	7
AU 1000 Sp	Cpé.	55	980	1958	1965	24 700	15 200	6600	7
AU 1000 Sp Roadster	Cab.	55	980	1961	1965	37 000	25 000	10 000	7
Junior	Lim.	34	741	1959	1962	7600	5200	1300	7
Munga (F91/4)	GelWgn.		896	1954	1957	8700	5000	2100	7
DODGE	luciwgii.	100	070	1754	1737	0/00	3000	2100	' '
Dart	HdtCpé.	239	5506	1973	1973	18 200	13 300	5300	7
		375	7206	1969	1973				7
Challenger R/T	Cpé.					52 800	35 400	22 900	7
Challenger	Cab.	220	5561	1970	1971	48 300	32 600	21 100	/ 1
EMW	C-1		1057	10.10	1057	440.000	70.000	20.000	7
327-2	Cab.	55	1957	1949	1956	110 000	70 000	38 000	7
327-3	Cpé.	55	1971	1952	1955	75 000	55 000	25 000	7
340-2	Lim.	55	1971	1952	1955	24 000	15 500	8000	7
FACEL VEGA			1						_
HK 500	Cpé.	360	5907	1958	1961	182 000	119 000	61 000	7
Facel II	Cpé.	355	6286	1961	1964	300 000	200 000	110 000	7
FERRARI									
365 GTB/4 Daytona	Cpé	352	4390	1968	1973	690 000	500 000	360 000	7
246 Dino GT	Cpé	195	2418	1971	1974	290 000	230 000	130 000	7
246 Dino GTS	Targa	195	2418	1972	1974	320 000	250 000	140 000	7
308 GTS	Targa	255	2926	1977	1980	81 200	45 400	22 700	7
400i (2+2)	Cpé	310	4823	1979	1985	48 300	30 700	18 400	7
512 BBi	Cpé	340	4942	1981	1984	301 000	224 000	152 000	7
Mondial QV	Cpé	240	2926	1982	1985	28 900	20 500	12 900	\rightarrow
Testarossa	Cpé	390	4943	1984	1991	127 500	92 700	55 600	7
F40	Cpé	479	2916	1991	1991	970 000	880 000	k. A.	7
456 GT	Cpé	442	5474	1994	1994	64 500	44 300	23 000	7
550 Maranello	Cpé	485	5474	1996	2001	94 300	60 800	24 500	7
FIAT									
500 A Topolino	Lim.	13	569	1936	1948	16 500	10 300	5600	7
500 B Topolino	CabLim.	16,5	570	1948	1949	13 900	9500	4000	7
500 C Topolino	CabLim.	16,5	569	1949	1955	12 900	8700	3300	7
500 Nuova	Lim.	17	499	1957	1959	14 100	8600	4000	7
					1965	9300	6000	1800	7
		17.5	499	1960				1000	7
500 D	Lim.	17,5 18	499 499	1960			4500	1600	_
500 D 500 F	Lim.	18	499	1965	1972	8100	4500 4500	1600 1800	7
500 D 500 F 600 D	Lim. Lim. Lim.	18 23	499 633	1965 1960	1972 1964	8100 7500	4500	1800	7
500 D 500 F 500 D 1100 D (103)	Lim. Lim. Lim. Lim.	18 23 50	499 633 1221	1965 1960 1962	1972 1964 1966	8100 7500 8300	4500 4700	1800 1400	7
500 D 500 F 500 D 1100 D (103) 1200 Cabrio	Lim. Lim. Lim. Lim. Cab.	18 23 50 58	499 633 1221 1221	1965 1960 1962 1959	1972 1964 1966 1963	8100 7500 8300 21 000	4500 4700 14 700	1800 1400 7200	7
500 D 500 F 600 D 1100 D (103) 1200 Cabrio 1500	Lim. Lim. Lim. Lim. Cab.	18 23 50 58 72	499 633 1221 1221 1481	1965 1960 1962 1959 1963	1972 1964 1966 1963 1965	8100 7500 8300 21 000 20 100	4500 4700 14 700 14 100	1800 1400 7200 7000	7 7
500 D 500 F 600 D 1100 D (103) 1200 Cabrio 1500 2300 Coupé	Lim. Lim. Lim. Cab. Cab. Cpé.	18 23 50 58 72 105	499 633 1221 1221 1481 2279	1965 1960 1962 1959 1963 1961	1972 1964 1966 1963 1965 1964	8100 7500 8300 21 000 20 100 21 500	4500 4700 14 700 14 100 15 700	1800 1400 7200 7000 7600	7 7 7
500 D 500 F 600 D 1100 D (103) 1200 Cabrio 1500 2300 Coupé 1300	Lim. Lim. Lim. Cab. Cab. Cpé. Lim.	18 23 50 58 72 105 65	499 633 1221 1221 1481 2279 1295	1965 1960 1962 1959 1963 1961 1961	1972 1964 1966 1963 1965 1964 1967	8100 7500 8300 21 000 20 100 21 500 7400	4500 4700 14 700 14 100 15 700 4400	1800 1400 7200 7000 7600 1600	7 7 7 7
500 D 500 F 600 D 1100 D (103) 1200 Cabrio 1500 2300 Coupé 1300	Lim. Lim. Lim. Cab. Cab. Cpé. Lim.	18 23 50 58 72 105 65 160	499 633 1221 1221 1481 2279 1295 1987	1965 1960 1962 1959 1963 1961 1961 1967	1972 1964 1966 1963 1965 1964 1967	8100 7500 8300 21 000 20 100 21 500 7400 37 500	4500 4700 14 700 14 100 15 700 4400 27 300	1800 1400 7200 7000 7600 1600 15 000	7 7 7 7 7
500 D 500 F 600 D 1100 D (103) 1200 Cabrio 1500 2300 Coupé 1300 Dino Coupé Dino Spider	Lim. Lim. Lim. Cab. Cab. Cpé. Lim. Cpé. Cab.	18 23 50 58 72 105 65 160 160	499 633 1221 1221 1481 2279 1295 1987	1965 1960 1962 1959 1963 1961 1961 1967 1966	1972 1964 1966 1963 1965 1964 1967 1969	8100 7500 8300 21 000 20 100 21 500 7400 37 500 133 000	4500 4700 14 700 14 100 15 700 4400 27 300 100 000	1800 1400 7200 7000 7600 1600 15 000 53 600	7 7 7 7 7 7
500 D 500 F 600 D 1100 D (103) 1200 Cabrio 1500 2300 Coupé 1300 Dino Coupé Dino Spider Dino 2400 Coupé	Lim. Lim. Lim. Cab. Cab. Cpé. Lim. Cpé. Cab. Cpé.	18 23 50 58 72 105 65 160 160	499 633 1221 1221 1481 2279 1295 1987 1987 2418	1965 1960 1962 1959 1963 1961 1961 1967 1966 1969	1972 1964 1966 1963 1965 1964 1967 1969 1969	8100 7500 8300 21 000 20 100 21 500 7400 37 500 133 000 34 500	4500 4700 14 700 14 100 15 700 4400 27 300 100 000 26 100	1800 1400 7200 7000 7600 1600 15 000 53 600 14 400	7 7 7 7 7 7
500 D 500 F 600 D 1100 D (103) 1200 Cabrio 1500 2300 Coupé 1300 Dino Coupé Dino Spider Dino 2400 Coupé	Lim. Lim. Lim. Cab. Cab. Cpé. Lim. Cpé. Cab. Cpé. Cab. Cpé.	18 23 50 58 72 105 65 160 160 180	499 633 1221 1221 1481 2279 1295 1987 1987 2418 2418	1965 1960 1962 1959 1963 1961 1961 1967 1966 1969	1972 1964 1966 1963 1965 1964 1967 1969 1969 1972	8100 7500 8300 21 000 20 100 21 500 7400 37 500 133 000 34 500 121 000	4500 4700 14 700 14 100 15 700 4400 27 300 100 000 26 100 88 500	1800 1400 7200 7000 7600 1600 15 000 53 600 14 400 47 000	7 7 7 7 7 7 7
500 D 500 F 600 D 1100 D (103) 1200 Cabrio 1500 2300 Coupé 1300 Dino Coupé Dino Spider Dino 2400 Coupé Dino 2400 Spider 130 / 2800 130 Coupé	Lim. Lim. Lim. Cab. Cab. Cpé. Lim. Cpé. Cab. Cpé.	18 23 50 58 72 105 65 160 160	499 633 1221 1221 1481 2279 1295 1987 1987 2418	1965 1960 1962 1959 1963 1961 1961 1967 1966 1969	1972 1964 1966 1963 1965 1964 1967 1969 1969	8100 7500 8300 21 000 20 100 21 500 7400 37 500 133 000 34 500	4500 4700 14 700 14 100 15 700 4400 27 300 100 000 26 100	1800 1400 7200 7000 7600 1600 15 000 53 600 14 400	7 7 7 7 7 7

Modell	Var.	PS	cm³	Ваш	jahr	Zustand			Zui
moden	''			von	bis	2	3	4	Tendenz
850	Lim.	34	843	1964	1968	7300	4500	1200	7
850 Coupé	Cpé.	52	843	1965	1968	8700	5300	1600	7
850 Siata Spring	Rdstr.	37	843	1967	1970	11 800	7800	4200	7
850 Sport Spider	Cab.	52	903	1968	1972	11 600	7900	3700	<i>7</i> 1 →
124 124 Speciale	Lim.	60 70	1197 1438	1966 1968	1970 1970	6400 6200	4100 4200	900	7
124 Spider (AS)	Cab.	90	1438	1966	1970	15 200	10 300	5400	7
124 Spider (BS)	Cab.	110	1608	1969	1972	15 400	10 400	5600	7
124 Spider (CS1)	Cab.	118	1756	1973	1978	14 500	9600	5200	7
124 Spider (CS2)	Cab.	81	1995	1978	1979	12 800	8600	4500	7
124 Spider (CSO)	Cab.	105	1995	1979	1982	13 000	8700	4600	7
124 Spider (DS) 124 Spidereuropa (Kat)	Cab.	105	1995 1995	1982 1984	1984 1985	13 200 14 200	8800 9400	4800 5000	7
124 Sport Coupé	Cpé.	90	1438	1967	1969	9200	6100	2600	7
124 Sport Coupé	Cpé.	109	1756	1972	1975	8900	6100	2000	7
125	Lim.	90	1608	1967	1968	7100	4800	1200	7
125 Special	Lim.	100	1438	1968	1972	7500	5100	1300	7
126	Lim.	23	594	1972	1977	3200	2000	700	7
128	Lim.	55	1116	1969	1976	5800	2900	800	7
128 Sport Coupé	Cpé.	75	1283	1971	1975 1974	9300	5300	1700 1000	<i>7</i> →
132 131	Lim.	105 55	1789 1288	1972 1974	1974	4900 4200	2600 2600	800	7
X1/9	Targa	75	1290	1974	1978	9300	5700	2800	7
Ritmo 75	Lim.	75	1465	1983	1987	2400	1100	300	\rightarrow
Ritmo 130 TC Abarth	Lim.	130	1981	1983	1986	7700	4400	1900	7
Panda 34	Lim.	34	843	1981	1986	1800	900	500	7
FORD (D)	Lice	24	1172	10.10	1052	45.000	44.000	4/00	-
Taunus 12M	Lim.	34	1172	1948	1952	15 900	11 000	4600	7
Taunus 12M 12M P4 (1200)	Lim.	38 40	1172 1183	1952 1962	1959 1966	9600 5900	6500 3700	2700 1300	7
12M P6 (1300)	Lim.	50	1288	1966	1970	5300	3800	1300	7
15M P6 (1500)	Lim.	55	1498	1966	1970	5800	4100	1400	7
Taunus 20M P5	Cpé.	85	1998	1964	1967	10 200	6100	1800	7
17M P7a (1500)	Lim.	60	1498	1967	1968	6500	4000	1100	7
17M P7a (1700)	Cpé.	65	1699	1967	1968	7900	4700	1700	7
17M P7b (2000S)	Cpé.	90	1998	1968	1971	7400	4400	1400	7
26M P7b OSI 2000 S	Cpé.	125 90	2550 1998	1969 1967	1971 1968	9300 33 800	5300 21 900	2000 9500	7
Escort (1100)	Lim.	40	1098	1969	1974	5400	4100	1600	7
Granada 2,3	Cpé.	108	2293	1972	1974	8600	4900	1800	7
Granada Turnier 2,6	Kbi.	125	2550	1975	1977	6900	4100	1300	7
Capri 1500	Cpé.	60	1498	1969	1972	9200	6700	2100	7
Capri 1600 GT	Cpé.	88	1592	1972	1973	7600	5400	1700	7
Capri 2300 GT	Cpé.	108	2293	1969	1972	11 000	8400	2400 1200	7
Capri II 2,3 Fiesta I	Cpé. Lim.	108	2293 1087	1974 1977	1977 1983	7600 3300	4400 1800	600	7
Escort II	Lim.	73	1263	1977	1980	4800	2800	1000	7
Escort II RS 2000	Lim.	110	1954	1975	1980	12 500	7000	3500	7
Escort II Turnier	Kbi.	54	1297	1975	1980	4500	1900	800	7
Taunus 2000-V6 (GBTS)	Lim.	90	1981	1976	1979	4800	2900	800	7
Granada II Turnier	Kbi.	160	2771	1977	1981	6100	3200	1100	7
Capri III 2,8i	Cpé.	160	2772	1981	1984	9500	5700	2100	7
Escort III Cabrio Escort IV XR3i (Kat)	Cab. Lim.	79 90	1567 1567	1983 1986	1986 1989	2400 2000	900	400 300	\rightarrow
FORD (USA)	l riiii.	70	1007	1700	1707	2000	1000	300	
Fairlane Skyliner	Cab.	190	4457	1957	1959	37 200	23 400	11 300	7
Galaxie 500 Fastback	Cpé.	137	4739	1967	1967	21 500	13 000	6000	7
Mustang	Cab.	210	4735	1964	1966	31 300	17 900	11 600	7
Mustang	Cpé.	210	4735	1964	1966	24 100	16 500	11 600	7
Mustang Fastback	Cpé.	200	4735 4735	1965	1966	36 100	24 400	17 100	7
Mustang Mustang	Cab.	200	4735	1967 1967	1968 1968	30 400 23 300	17 200 15 900	11 200 11 100	7
Mustang Fastback	Cpé.	200	4735	1967	1968	34 700	23 500	16 600	7
Mustang	Cab.	220	4950	1969	1970	26 700	15 100	9900	\rightarrow
Mustang	Cpé.	220	4950	1969	1970	20 400	13 900	9700	7
Mustang	Cpé.	210	4950	1971	1973	17 800	12 200	8500	7
Mustang	Cab.	210	4950	1971	1973	28 500	16 400	10 700	7
Mustang II	Cpé.	97	2799	1974	1979	10 500	6600	2300	7
Mustang III Thunderbird	Cpé. Cab.	109 193	2799 4785	1979 1955	1986 1956	7000 46 000	4300 32 000	2000 15 000	\
Thunderbird	Cab.	300	5768	1955	1960	31 000	19 000	10 000	7
Thanaci bii a	cab.	300	3700	1730	1700	31 000	17 000	10 000	_

Modell	Var.	PS	cm³	Ван	jahr	Zustand			zu
modeli	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •			von	bis	2	3	4	Tendenz
Thunderbird	Cpé.	300	5768	1958	1960	23 200	14 900	7800	7
Thunderbird	Cab.	300	6390	1961	1963	31 000	21 000	10 500	\rightarrow
Thunderbird	Cpé.	300	6390	1961	1963	22 200	14 300	7500	7
Thunderbird GLAS	Cpé.	300	6391	1964	1966	21 100	12 100	6500	7
Goggomobil T 250	Lim.	14	245	1955	1969	8800	5400	2500	7
Goggomobil TS 300	Cpé.	15	293	1957	1965	9900	6100	2800	7
Isar T 700	Lim.	30	688	1958	1965	8400	6000	2500	7
1004 TS	Cab.	64	992	1963	1967	17 900	11 000	6200	7
1300 GT 1700 GT	Cpé.	75 100	1290 1682	1964 1965	1967 1967	31 800 38 500	23 400 29 400	9100 14 500	7
2600 V8	Cpé. Cpé.	150	2580	1966	1967	47 000	30 000	21 000	7
HEINKEL	cpc.	150	2300	1700	1707	17 000	30 000	21 000	
Kabine 200 HONDA	Lim.	10	204	1956	1958	13 600	7500	4600	7
N600	Lim.	42	599	1967	1970	6700	3300	1500	7
5600	Cpé.	57	606	1965	1966	15 200	10 400	5400	7
Z600	Cpé.	40	594	1970	1974	8300	4500	1900	7
S800 IFA	Cab.	70	791	1965	1970	26 900	19 900	10 200	7
F8	Lim.	20	684	1949	1955	9700	5400	2400	7
F 8	Cab.	20	684	1949	1955	22 700	15 800	6300	7
ISO		-							
Grifo GL 300	Cpé.	304	5354	1964	1971	243 000	176 000	k. A.	7
Grifo GL 350 Rivolta 300	Cpé. Cpé.	354 304	5354 5354	1964 1963	1971 1970	257 000 88 000	182 000 59 000	k. A. 29 000	7
Lele	Cpé.	355	5733	1963	1970	32 000	23 000	14 000	7
JAGUAR	cpc.	555	3733	1707	1771	32 000	23 000	11000	
Mk IX	Lim.	220	3781	1958	1961	45 400	30 200	14 100	7
420 G	Lim.	265	4235	1966	1970	23 000	14 600	6900	7
2.4-litre (Mk I)	Lim. Lim.	112 210	2483 3442	1955 1957	1959 1959	27 500 34 200	16 500 22 000	7300 10100	\rightarrow
3.4-litre (Mk I) Mk II 2.4	Lim.	120	2483	1957	1959	40 800	26 200	11 800	7
Mk II 3.4	Lim.	210	3442	1959	1967	45 000	29 100	13 400	7
Mk II 3.8	Lim.	220	3781	1959	1967	46 900	31 900	14 400	7
S-Type 3.8	Lim.	220	3781	1963	1968	27 400	15 900	7300	7
XJ6 4.2 Serie 1	Lim.	168	4235	1968	1973	16 100	9800	4400	7
XJ6 3.4 Serie 2 XJ6 4.2 Serie 2	Lim. Lim.	161 168	3442 4235	1975 1973	1979 1974	12 300 14 100	7500 8100	3400 3700	7
XJ6 L 4.2 Serie 2	Lim.	168	4235	1973	1979	13 700	7900	3700	\rightarrow
XJ6 C 4.2 Serie 2	Cpé.	168	4235	1973	1977	21 800	12 200	4200	7
XJ6 4.2 Serie 3	Lim.	205	4235	1979	1986	11 900	6100	2800	\rightarrow
XJ12 Serie 1	Lim.	253	5343	1972	1973	20 200	13 300	5100	7
XJ12 L Serie 2 XJ12 C (5,3 C)	Lim. Cpé.	258 268	5343 5343	1973 1975	1979 1977	18 400 24 700	12 000 14 400	4800 5400	7
XJ12 Serie 3	Lim.	287	5343	1979	1992	14 700	7700	3000	\rightarrow
XK120 OTS	Rdstr.	160	3442	1949	1954	93 600	65 000	33 000	7
XK120 DHC	Cab.	160	3442	1953	1954	94 300	66 500	36 400	7
XK120 FHC	Cpé.	160	3442	1951	1954	79 500	54 000	30 300	7
XK140 DHC XK140 FHC	Cab. Cpé.	190 190	3442 3442	1954 1954	1957 1957	114 500 81 100	78 800 55 000	42 500 30 900	7
XK140 OTS	Rdstr.	190	3442	1954	1957	109 500	75 000	41 000	7
XK150 DHC	Cab.	210	3442	1957	1960	91 200	66 300	36 200	7
XK150 FHC	Cpé.	210	3442	1957	1960	66 500	47 200	26 800	7
XK150 OTS	Rdstr.	210	3442	1958	1960	101 400	73 700	40 300	7
XK150 S DHC	Cab.	265	3781	1959	1960	115 000	82 500	44 900	7
E-Type 3.8 Serie 1 E-Type 3.8 Serie 1	Cab. Cpé.	265 265	3781 3781	1962 1962	1964 1964	98 000 87 300	68 000 60 400	30 000 24 100	7
E-Type 4.2 Serie 1	Cab.	265	4235	1964	1967	95 600	66 200	28 900	7
E-Type 4.2 Serie 1	Cpé.	265	4235	1964	1967	84 900	58 600	23 000	7
E-Type Serie 1	Cpé.	265	4235	1966	1967	71 000	49 200	18 600	7
E-Type Serie 1,5	Cab.	265	4235	1967	1968	92 500	64 700	27 200	7
E-Type Serie 1,5	Cpé.	265	4235 4235	1967 1967	1968	69 600	48 300	18 000	7
E-Type Serie 1,5 E-Type Serie 2	Cpé. Cab.	265 265	4235	1967	1968 1970	58 800 66 100	40 200 45 700	15 100 16 600	7
E-Type Serie 2	Cpé.	265	4235	1968	1970	64 700	44 800	16 100	7
E-Type Serie 2	Cpé.	265	4235	1968	1970	53 400	36 600	14 700	7
E-Type 5.3 Serie 3	Cpé.	272	5343	1971	1973	54 200	36 100	15 400	7
E-Type 5.3 Serie 3	Cab.	272	5343	1971	1975	76 000	52 000	19 100	7
XJ-S XJ-S HE	Cpé. Cpé.	287 295	5343 5343	1975 1981	1981 1991	14 500 12 700	8400 7500	3400 3300	7
AJ J IIL	cpe.	273	JJ43	1701	1771	12 /00	7300	3300	,,

Modell	Var.	PS	cm³	Bau	jahr	Zustand			zua
				von	bis	2	3	4	Tendenz
XJ-SC 5,3	CabLim.	295	5343	1985	1988	17 100	10 100	6400	7
XJ-SC 3,6	CabLim.	228	3590	1983	1988	14 400	8900	3800	7
XJS 4.0	Cab.	222	3980	1991	1995	23 800	15 700	8400	\rightarrow
MB	GelWgn.	60	2199	1941	1949	21 100	14 200	8900	7
MC / M-38	GelWgn.	60	2199	1949	1952	18 300	12 400	7700	7
CJ-3A	GelWgn.	60	2199	1949	1953	16 100	10 400	5600	7
CJ-5	GelWgn.	70	2199	1954	1963	17 200	11 800	7400	7
CJ-5 CJ-7	GelWgn.	75 110	2199 4200	1963 1979	1970 1983	11 700 17 700	7300 12 200	3700 6400	<u>→</u>
JENSEN	dei. wgii.	110	4200	17/7	1703	17 700	12 200	0400	/
541 R	Cpé.	150	3993	1957	1960	42 900	29 300	13 000	7
C-V8 Mark III	Cpé.	330	6276	1965	1966	36 800	22 200	10 700	7
Interceptor Mark I Interceptor Mark II	Cpé.	335 330	6276 6276	1966 1970	1970 1972	30 900 30 900	19 500 19 500	9100 9100	7
Interceptor SP	Cpé.	385	7212	1970	1972	36 100	22 200	10 700	7
Healey	Cab.	140	1973	1972	1976	13 000	8200	3300	7
LAMBORGHINI									
350 GT	Cpé.	280	3464	1964	1967	640 000	400 000	k. A.	7
400 GT Miura P 400	Cpé.	320 350	3929 3929	1965 1966	1967 1970	430 000 760 000	290 000 630 000	k. A. k. A.	7
Islero 400 GT	Cpé.	320	3929	1968	1969	240 000	160 000	k. A.	7
Espada 400 GT (1.Serie)	Cpé.	325	3929	1968	1969	185 000	112 000	69 000	7
Jarama 400 GTS	Cpé.	365	3929	1972	1978	92 000	56 000	35 000	7
Diablo SV	Cpé.	520	5707	1990	1999	125 000	95 000	k. A. 110 000	7
Countach LP 400 S Urraco P 300	Cpé.	375 250	3929 2996	1978 1974	1982 1979	300 000 83 100	220 000 60 900	25 400	7
LANCIA	г срс.	230	2770	1777	17/7	03100	00 700	23 400	• •
Aurelia B20 GT	Cpé.	75	1991	1951	1953	120 000	80 000	45 000	7
Appia 3. Serie	Lim.	48	1090	1959	1963	12 900	7700	2800	7
Flaminia Berlina 2.8 Flaminia Cpé. Pininfarina	Lim. Cpé.	125 119	2775 2458	1963 1959	1970 1963	24 500 40 000	16 000 24 600	7100 11 400	7
Flaminia GT 2.8 Touring	Cpé.	146	2775	1963	1965	49 500	30 300	14 900	7
Flaminia Sport Zagato	Cpé.	119	2458	1959	1963	210 000	130 500	56 700	7
Flavia 1500	Lim.	78	1488	1960	1966	8500	5700	2300	7
Flavia Sport 1.8 (Zagato)	Cpé.	105	1800	1963	1967	38 200	27 000	16 900	7
Fulvia Fulvia Coupé	Lim. Cpé.	58 80	1091 1216	1963 1965	1969 1967	6900 13 200	4700 8000	2100 4600	7
Fulvia Coupé Rallye	Cpé.	87	1298	1967	1970	14 100	8600	4600	7
Fulvia Sport 1.6 (Zagato)	Cpé.	115	1584	1970	1972	28 500	20 000	10 900	7
Stratos	Cpé.	190	2418	1974	1975	420 000	325 000	200 000	7
Beta 1600	Lim.	100	1585 1585	1975	1979 1978	3900 7700	2300 4500	700 2000	7
Beta Coupé 1600 Beta HPE 1600	Cpé.	100	1585	1976 1975	1976	6800	4000	1700	7
Beta Montecarlo 1. Serie	Cpé.	118	1995	1975	1979	15 500	8900	4700	7
Gamma Coupé 2000	Cpé.	120	1999	1976	1979	10 600	5300	2800	7
Delta Integrale HF	Lim.	185	1981	1988	1989	18 200	10 100	5000	7
Thema 8.32 Thema Station Wagon 16V	Lim. Kbi.	205 141	2972 1995	1989 1990	1991 1992	16 900 2300	10 100 1200	4300 500	<i>7</i> 1 →
LAND ROVER	יוטו.	171	1//J	1770	1//2	2300	1200	300	,
86 Serie I	GelWgn.	52	1997	1954	1956	24 300	16 200	8400	7
88 Serie II	GelWgn.	77	2286	1958	1961	21 500	13 000	6500	7
109 Serie IIA 88 Lightweight	GelWgn.	77 77	2286 2286	1961 1968	1971 1984	18 300 8900	12 000 5500	6200 2900	7
109 Serie III	GelWgn.	62	2286	1900	1984	15 100	9400	5000	7
Defender 110	GelWgn.	133	3528	1983	1987	19 500	11100	9900	7
Range Rover LLOYD	GelWgn.	135	3495	1971	1981	22 000	11 200	4700	7
LP 400	Lim.	13	386	1954	1957	4900	3400	1700	\rightarrow
Alexander TS	Lim.	25	596	1958	1961	8800	5800	3700	7
Arabella	Lim.	38	897	1959	1963	7500	4700	2100	7
Seven Serie 4	Rdstr.	84	1599	1970	1973	21 100	11 400	6000	Z
Elite	Cpé.	83	1216	1970	1973	60 600	38 100	21 900	→
Elan Serie 2	Cab.	106	1558	1964	1966	28 600	18 400	10 000	7
Europa Serie 2	Cpé.	80	1470	1968	1971	20 400	11 200	5200	7
Esprit Serie 1	Cpé.	160	1973	1976	1977	25 000	16 000	7000	7
MASERATI 3500 GT (Touring)	Cpé.	220	3485	1957	1964	316 000	209 000	123 000	7
3500 GT (Tournig) 3500 GT (Vignale)	Cab.	220	3485	1957	1964	760 000	590 000	k. A.	7
Mistral 3700	Cpé.	245	3692	1963	1969	170 000	110 000	55 000	7
				-					

■ RATGEBER Markt-Barometer

Modell	Var.	PS	Cm³		jahr	Zustand			Tendenz	Modell	Var.	PS	Cm³		jahr	Zustand			Tendenz
Quattroporto 4700	Lim.	290	4719	VON	bis 1970	82 000	3 48 000	28 000	Tel	220 (W 115)	Lim	105	2197	VON	bis 1973	2 12 200	6700	2900	_
Quattroporte 4700 Mexico 4200	Cpé.	260	4/19	1966 1966	1970	132 000	80 000	45 000	7	230 (W 114)	Lim.	120	2292	1968 1968	1973	13 500	7000	3100	_
Ghibli 4700	Cab.	330	4719	1968	1972	350 000	266 000	157 000	7	230/4 (W 115)	Lim.	110	2277	1973	1976	10 800	6300	2700	_
Indy 4200	Cpé.	260	4136	1969	1973	79 000	50 000	29 000	7	230/6 (W 114)	Lim.	120	2292	1973	1976	11 600	6500	2900	7
Merak	Cpé.	190	2965	1972	1975	49 400	32 200	15 300	7	250 (W 114)	Lim.	130	2496	1967	1973	13 900	7100	3100	_
Khamsin	Cpé.	320	4855	1972	1982	122 000	78 000	39 000	7	250 C (W 114)	Cpé.	130	2496	1968	1973	16 400	8400	3400	
Quattroporte III 4900	Lim.	280	4930	1979	1986	20 500	12 800	6600	<i>7</i> 1 →	250 CE (W 114)	Cpé.	150	2496	1968	1973	17 200	8500	3600	_
Biturbo 2.0 MATRA	Lim.	180	1995	1981	1986	9200	5800	2600	7	280 (W 114) 280 E (W 114)	Lim.	160 185	2746 2746	1972 1972	1973 1973	14 300 14 700	7200 7300	3200 3200	_
Murena	Cpé.	90	1592	1980	1983	9700	6600	2700	7	280 C (W 114)	Cpé.	160	2746	1972	1973	16 800	8400	3400	+
MAZDA	cpc.	70	1372	1700	1703	7700	0000	2700		280 CE (W 114)	Cpé.	185	2746	1973	1976	17 100	8400	3500	-
RX-7	Cpé.	115	1146	1982	1985	7300	4600	2000	7	200 D (W 115)	Lim.	55	1988	1967	1973	9200	5900	2400	_
MX-5	Cab.	115	1597	1990	1994	6500	3900	1800	\rightarrow	220 D (W 115)	Lim.	60	2197	1968	1973	9600	6000	2500	7
MERCEDES					-					240 D (W 115)	Lim.	65	2404	1973	1976	8800	5800	2400	
170 V (W 136)	Lim.	38	1697	1947	1950	26 700	17 100	6500	7	300 D (W 115)	Lim.	80	2971	1974	1976	11 200	6400	2900	_
170 S (W 136)	Lim.	52	1767	1949	1952	34 700	21 000	7600	7	280 S (W 116)	Lim.	160	2746	1972	1980	10 600	6600	2200	_
170 S Cabrio A	Cab.	52	1767	1949	1951	116 100	91300	40 700	7	280 SE (W 116)	Lim.	185	2746	1972	1980	13 100	7400	2600	_
220 (W 187)	Lim.	80	2195	1951	1955	36 100	20 100	9000	7	280 SEL (W 116)	Lim.	185	2746	1974	1980	14 200	8300	2900	_
220 Cabrio A (W 187) 220 Cabrio B (W 187)	Cab.	80	2195 2195	1951 1951	1955 1955	126 500 103 400	84 700 75 900	43 100 38 500	7	350 SE (W 116) 450 SE (W 116)	Lim.	200 225	3499 4520	1972 1972	1980 1980	15 500 16 400	9500 10 000	3400 3600	-
300 (W 186)	Lim.	115	2195	1951	1955	65 000	40 000	25 000	7	450 SEL 6,9 (W 116)	Lim.	286	6834	1972	1980	31 000	21 000	10 000	
300 t (W 186)	Lim.	125	2996	1951	1954	66 300	40 000	25 500	7	280 SL (R 107)	Cab.	185	2746	1973	1980	27 000	15 800	8500	_
300 d (W 189)	Lim.	160	2996	1957	1962	75 500	49 500	24 800	7	350 SL (R 107)	Cab.	200	3459	1971	1980	23 500	13 900	7500	-
300 Cab. D (W 186)	Cab.	115	2996	1951	1955	187 000	137 500	75 900	7	450 SL (R 107)	Cab.	225	4520	1971	1980	26 500	15 400	8500	+
300 b Cab. D (W 186)	Cab.	125	2996	1954	1955	175 000	125 000	70 000	7	380 SL (R 107)	Cab.	218	3818	1980	1985	27 800	16 200	8600	+
300 d Cab. D (W 189)	Cab.	160	2996	1957	1962	225 000	165 000	90 000	7	500 SL (R 107)	Cab.	240	4973	1980	1985	32 600	19 700	11 300	7
300 S (W 188)	Cpé.	150	2996	1952	1955	285 000	200 000	105 000	7	300 SL (R 107)	Cab.	188	2932	1985	1989	32 100	19 200	10 700	
300 Sc Cab. A (W 188)	Cab.	175	2996	1955	1958	830 000	570 000	390 000	7	420 SL Kat (R 107)	Cab.	204	4196	1985	1989	35 000	21 900	12 500	_
300 SL Rdstr. (W 198)	Rdstr.	215	2996	1957	_	900 000	750 000	600 000	7	280 SLC (C 107)	Cpé.	185	2717	1974	1981	17 200	9600	4200	
300 SL (W 198)	Cpé.	215	2996	1954	_	1150000		760 000	7	350 SLC (C 107)	Cpé.	200	3499	1971	1980	18 000	10 200	4700	+
180 (W 120)	Lim.	52	1767	1953	1957	29 900	16 800	5800	7	450 SLC (C 107)	Cpé.	225	4520	1972	1980	18 800	10 900	5200	_
190 (W 121)	Lim.	75	1897	1956 1958	1959 1959	30 400	17 000	6000	7	380 SLC (C 107) 500 SLC (C 107)	Cpé.	218	3818 4973	1980 1980	1981 1981	19 300 21 400	11 200 14 300	5700 7200	
190 D (W 121) 190 SL	Lim. Cab.	50 105	1897 1884	1958	1963	28 100 120 000	15 600 84 000	5100 49 000	7	200 (W 123)	Cpé.	240 94	1988	1976	1980	9600	5000	1700	+
220 a (W 180)	Lim.	85	2195	1954	1956	37 400	21 300	9800	7	230 (W 123)	Lim.	109	2307	1976	1980	9900	5100	1700	+
220 S (W 180)	Lim.	100	2195	1956	1959	40 600	22 300	10 500	7	230 E (W 123)	Lim.	136	2299	1980	1982	9300	4800	1500	_
220 S (W 180)	Cpé.	100	2195	1956	1959	77 000	47 500	23 300	7	250 (W 123)	Lim.	129	2525	1976	1982	9000	4700	1700	+
220 SE (W 128)	Lim.	115	2195	1958	1959	45 000	23 200	10 800	7	280 (W 123)	Lim.	156	2746	1976	1981	10 000	5200	1800	7
190 c (W 110)	Lim.	80	1897	1961	1965	14 900	8100	3500	7	280 E (W 123)	Lim.	177	2746	1976	1985	10 600	5500	2000	7
200 (W 110)	Lim.	95	1988	1964	1968	15 900	9700	3600	7	200 D (W 123)	Lim.	60	1988	1982	1985	8000	4200	1400	\rightarrow
200 D (W 110)	Lim.	55	1988	1964	1968	15 800	9700	3600	7	220 D (W 123)	Lim.	60	2197	1976	1979	8500	4500	1500	
200 D Universal (W 110)	Kbi.	55	1988	1966	1967	26 700	16 200	8000	7	240 D (W 123)	Lim.	65	2404	1976	1982	8600	4600	1500	_
220 b (W 111)	Lim.	95	2195	1959	1965	20 900	10 700	4000	7	300 D (W 123)	Lim.	80	3005	1976	1985	9200	4800	1700	_
220 SE b (W 111)	Lim.	120	2195	1959	1965	24 300	11 600	4600	7	230 C (W 123)	Cpé.	109	2307	1977	1980	10 400	5700	1600	
250 SE b (W 111)	Cpé.	150	2496	1965	1967	43 000	22 000	9900	7	230 CE (W 123)	Cpe.	136	2276	1980	1985	10 900	5900	1800	
250 SE (W 111) 280 SE (W 111)	Cab. Cpé.	150 160	2496 2778	1965 1967	1967 1971	97 000 52 000	49 000 31 000	21 000 13 100	7	280 C (W 123) 280 CE (W 123)	Cpé.	156 177	2746 2746	1977 1976	1980 1985	11 200 13 100	6100 7000	1900 2100	_
280 SE (W 111)	Cab.	160	2778	1967	1971		85 000	40 000	7	230 TE (W 123)	Kbi.	136	2276	1980	1985	9600	5600	2800	+
280 SE 3.5 (W 111)	Cab.	200	3499	1969	1971		206 000	126 000	7	250 T (W 123)	Kbi.	140	2525	1978	1985	9400	5300	1500	+
280 SE 3.5 (W 111)	Cpé.	200	3499	1969	1971	92 000	50 000	25 000	7	280 TE (W 123)	Kbi.	185	2746	1978	1985	11 900	7500	3300	-
230 (W 110)	Lim.	105	2281	1965	1966	18 700	10 200	4400	7	240 TD (W 123)	Kbi.	65	2404	1978	1982	9200	5200	1500	-
300 SE (W 112)	Lim.	160	2996	1961	1965	39 000	19 600	10 400	7	300 TD (W 123)	Kbi.	88	3005	1978	1985	10 400	6100	2800	
300 SE (W 112)	Cab.	160	2996	1962	1965	138 000	70 000	31 000	7	280 S (W 126)	Lim.	156	2746	1979	1985	8400	5000	2100	
300 SE (W 112)	Cpé.	160	2996	1962	1967	56 000	31 400	16 800	-	280 SE (W 126)	Lim.	185	2746	1979	1985	9300	5700	2300	_
250 SL (W 113)	Cab.	150	2496		1968	68 000	33 000	20 000	7	260 SE KAT (W 126)	Lim.	160	2548	1986	1991	8800	5100	2200	
280 SL (W 113)	Cab.	170	2778	1968	1971	87 000	43 000	24 000	7	300 SE (W 126)	Lim.	188	2962	1985	1987	9800	6200	2500	
600 (W 100)	Lim.	250	6330	1964	1981	130 000	90 000	55 000	7	420 SE Kat (W 126)	Lim.	218	4196	1985	1991	10 300	6400	2500	_
250 S (W 108)	Lim.	130	2496	1965	1969	17 800	9200	4100	7	500 SEC (W 126)	Cpé.	231	4973	1981	1985	20 100	11 000	4800	_
250 SE (W 108)	Lim.	150	2496	1965	1968	19 400	10 100	4700	7	230 G	GelWgn.	90	2277	1979	1982	13 500	9100	5800	_
280 S (W 108) 280 SE (W 108)	Lim.	140	2778 2778	1967 1968	1972 1972	18 100 22 700	9400 12 000	4300 5600	7	280 GE 250 GD	GelWgn. GelWgn.	84	2717 2497	1980 1987	1984 1992	15 000 15 200	9500 9700	6000 6200	-
280 SE 3.5 (W 108)	Lim.	200	3499	1906	1972	32 600	17 300	8500	7	190 E 2.3-16V Kat (W 201)	Lim.	170	2276	1986	1992	14 900	9100	4800	
280 SEL 3.5 (W 108)	Lim.	200	3499	1970	1972	33 800	17 900	8800	7	190 E Evolution II	Lim.	235	2463	1990	1990	100 000	67 000	33 000	+
280 SEL 4.5 (W 108)	Lim.	196	4489	1971	1972	27 500	14 600	6900	7	190 D (W 201)	Lim.	72	1983	1982	1988	4200	1700		-
300 SE b (W 108)	Lim.	170	2996	1965	1967	30 000	15 900	7700	7	200 E Kat (W 124)	Lim.	118	1996	1989	1992	4700	2000	600	
300 SEL (W 109)	Lim.	170	2996	1966	1967	31500	16 600	8100	7	250 D (W 124)	Lim.	90	2497	1985	1989	5100	2100	600	
300 SEL 3.5 (W 109)	Lim.	200	3499	1969	1972	35 300	18 500	9000	7	300 D Turbo (W 124)	Lim.	147	2996	1989	1993	5400	2300	800	\rightarrow
300 SEL 4.5 (W 109)	Lim.	200	4520	1971	1972	34 000	18 000	8600	7	230 TE Kat (W 124)	Kbi.	132	2298	1989	1992	6000	2400	1000	
300 SEL 6.3 (W 109)	Lim.	250	6330	1967	1972	68 000	37 000	15 200	7	230 CE (W 124)	Cpé.	132	2298	1987	1992	6800	3000	1200	_
200 (W 115)	Lim.	95	1988	1968	1973	10 400	6200	2700	7	300 CE Kat (W 124)	Cpé.	179	2932	1989	1992	8700	4400	1800	
200 (W 115)	Lim.	95	1988	1973	1976	10 000	6100	2700	7	600 SE (W 140)	Lim.	408	5987	1991	1993	12 100	6400	3000	1-

Modell	Var.	PS	cm³	Bau	jahr	Zustand			zua
				von	bis	2	3	4	Tendenz
300 SL-24 (R 129)	Cab.	231	2960	1989	1993	15 100	9600	6400	7
500 SL (R 129)	Cab.	326	4973	1989	1993	16 800	10 700	7100	\rightarrow
MESSERSCHMITT									
KR 200	KabRol.	10,2	191	1955	1964	26 000	18 000	8200	7
Tg 500	KabRol.	19,5	493	1958	1961	130 000	95 000	70 000	7
MG									
TD	Rdstr.	54	1250	1949	1953	31 200	22 100	11 000	7
TF 1500	Rdstr.	63	1466	1954	1955	30 900	21 000	10 800	7
MGA 1500	Rdstr.	68	1489	1955	1959	24 500	14 800	8200	7
MGA Twin Cam	Rdstr.	108	1588	1958	1960	43 600	30 200	15 800	7
MGA 1600 Mk I	Rdstr.	79	1588	1959	1961	25 000	15 300	8500	\rightarrow
MGA 1600 Mk II	Rdstr.	86	1622	1961	1962	25 600	15 800	9000	\rightarrow
MGA 1600 Mk II	Cpé.	86	1622	1961	1962	19 800	12 400	6800	7
MGB Mk I	Cab.	95	1798	1962	1964	15 900	10 300	5500	\rightarrow
MGB Mk I	Cab.	95	1798	1964	1967	14 800	9900	5100	7
MGB Mk II	Cab.	82	1798	1967	1971	13 900	9200	4800	7
MGB Mk III	Cab.	82	1798	1971	1974	13 100	8500	4500	7
MGB	Cab.	82	1798	1974	1980	11 900	7600	3400	7
MGC	Cab.	145	2912	1967	1969	20 600	13 600	6800	\rightarrow
MGB GT Mk I	Cpé.	95	1798	1965	1967	13 100	8100	4100	7
MGB GT Mk II	Cpé.	95	1798	1967	1971	12 200	7900	4000	7
MGB GT Mk III	Cpé.	95	1798	1971	1974	11 800	7800	3800	7
MGB GT	Cpé.	82	1798	1974	1980	9100	5800	2600	7
MGC GT	Cpé.	145	2912	1967	1969	16 600	10 700	5200	7
MGB GT V8	Cpé.	137	3528	1973	1974	19 000	12 700	6600	\rightarrow
MGB GT V8	Cpé.	137	3528	1974	1976	14 900	9200	5000	\rightarrow
Midget Mk I	Rdstr.	46	948	1961	1962	10 900	7400	3900	7
Midget Mk II	Cab.	59	1098	1964	1966	10 100	7000	3600	7
Midget Mk III	Cab.	65	1275	1966	1969	9800	6900	3500	7
Midget 1500	Cab.	69	1493	1974	1979	7100	4800	2200	7

Modell	Var.	PS	cm³	Bau	jahr	Zustand			
				von	bis	2	3	4	
MINI									
Mini 1000	Lim.	39	998	1969	1976	6700	4100	1700	7
Mini 1100 Special	Lim.	45	1098	1977	1981	6400	3800	1600	7
Mini (Kat)	Lim.	63	1256	1992	1996	7400	5300	2000	7
Cooper 1.3i	Lim.	61	1273	1996	2000	8400	6200	2500	7
Mini 1275 GT	Lim.	60	1275	1969	1980	6700	4200	1600	7
Mini Clubman	Kbi.	41	998	1969	1982	11 200	6300	2900	7
Mini Kombi/Estate	Kbi.	45	1098	1974	1980	12 800	7100	3300	7
Mini Moke	Tourer	39	998	1969	1982	12 600	8000	3600	7
Mk II Cabrio (Kat)	Cab.	63	1273	1993	1996	11 900	8100	3300	\rightarrow
MORGAN									
4/4 Serie IV	Rdstr.	54	1340	1961	1963	23 000	16 600	8900	7
4/4 Serie V	Rdstr.	83	1498	1963	1968	25 600	18 600	10 200	7
Plus 4	Rdstr.	104	2138	1961	1969	34 500	25 100	12 000	7
Plus 4	Rdstr.	122	1995	1985	1988	35 000	27 500	15 000	\rightarrow
Plus 8 (Moss-Getriebe)	Rdstr.	184	3529	1968	1972	46 500	31 400	20 500	7
Plus 8 (4-Gang)	Rdstr.	150	3529	1972	1976	44 300	29 900	19 500	7
Plus 8 Inj.	Rdstr.	190	3529	1984	1990	46 500	31 400	18 700	7
MORRIS									
Minor 1000	Lim.	48	1098	1962	1970	11 200	6200	3400	\rightarrow
Minor 1000 Tourer	Cab.	48	1098	1962	1969	15 100	8700	4600	7
Minor 1000 Traveller	Kbi.	48	1098	1962	1971	14 200	7300	4300	7
NISSAN									
300ZX	Cpé.	170	2940	1984	1989	8600	5300	1900	\rightarrow
NSU									
1000	Lim.	40	996	1967	1972	7700	4200	1600	7
Prinz 4 L	Lim.	30	598	1965	1973	5900	3700	1400	7
TT (1200)	Lim.	65	1177	1967	1972	20 600	13 800	4700	7
TTS	Lim.	70	996	1967	1971	24 200	16 400	6200	7
Ro 80	Lim.	115	995	1967	1969	13 900	8500	2900	7



Klassische Fahrzeuge sind etwas Besonderes. Vom Kauf über die Reparatur bis hin zum Verkauf. Ein aktuelles Gutachten hilft Ihnen Missverständnisse und Risiken zu vermeiden.

Sichern Sie sich die Vorteile mit Classic Data:

- > 30 Jahre Erfahrung bei der Bewertung klassischer Fahrzeuge
- > Ein anerkanntes Bewertungssystem
- > Bundesweit Sachverständige vor Ort

Classic Data-Gutachten werden von allen führenden Oldtimerversicherungen anerkannt.

Ob Oldtimer oder Youngtimer, ob Exot oder Replika:

Ihr Classic Data-Sachverständigenbüro kennt die wahren Werte Ihres Fahrzeugs.

www.classic-data.de



seit 1984

Die Sachverständigenorganisation für klassische Fahrzeuge.

■ RATGEBER Markt-Barometer

Modell	Var.	PS	cm³	Rau	iahr	Zustand			Zu
Modeli	Vui.		C	von	bis	2	3	4	Fendenz
NSU-FIAT									
Neckar 1100	Lim.	36	1089	1953	1956	8500	4800	1400	7
Neckar 1100 OLDSMOBILE	Lim.	50	1221	1962	1966	8300	4700	1400	//
Toronado	Cpé.	385	6964	1966	1970	20 800	11 800	5900	7
Olympia	Cab Lim	37	1/100	1050	1051	20.000	11 000	4600	7
Olympia Kapitän	CabLim.	55	1488 2473	1950 1948	1951 1951	20 800 31 600	11 800 17 300	4600 8400	7
Olympia Rekord	Lim.	40	1488	1953	1954	14 700	9300	4000	7
Olympia Rekord P1	Lim.	45	1488	1957	1959	13 900	8000	3600	7
Olympia Rekord Car. P1 Kapitän P	Kbi. Lim.	45 80	1488 2473	1957 1958	1959 1959	15 000 25 400	10 100 17 500	3900 6400	7
Kapitän P- LV	Lim.	90	2605	1959	1963	18 600	10 700	4400	7
Kadett A	Lim.	40	993	1962	1965	7900	4700	2100	7
Radett A Rekord A (1500)	Cpé. Lim.	48 55	993 1488	1963 1963	1965 1965	9300 8800	6200 5400	2600 2200	7
Rekord B (1500)	Lim.	60	1492	1965	1966	8900	5900	2100	7
Kapitän A	Lim.	100	2605	1964	1965	17 300	10 500	3600	7
Admiral A (VS)	Lim.	100	2605	1964	1965	17 900	10 900 12 300	4000	7
Admiral A (V8) Diplomat A	Lim. Lim.	190 190	4638 4638	1965 1964	1968 1968	19 200 19 500	12 300	5000 5200	7
Kadett B (1100 S)	Lim.	55	1078	1965	1971	5300	3300	1300	7
Kadett B (1100 S)	Cpé.	55	1078	1965	1971	7300	4600	2100	7
Kadett B Caravan (1100) GT-AL (1900)	Kbi. Cpé.	55 90	1100 1897	1965 1968	1971 1973	6700 18 600	4100 11 900	1400 5100	7
Rekord C (1700)	Lim.	60	1698	1966	1971	8800	5300	1900	7
Rekord C Caravan (1900 S)	Kbi.	90	1897	1966	1971	8100	5800	1700	7
Commodore A (2500 H) Kapitän B (2800 H)	Lim.	130 145	2490 2784	1967 1969	1971 1970	11 600 12 600	6700 8000	2400 3100	7
Admiral B (2800 E)	Lim.	165	2784	1969	1976	13 300	8400	3000	7
Diplomat B V8	Lim.	230	5354	1969	1977	16 100	9900	3400	7
Kadett C (1000)	Lim.	40	993	1974	1979	4700	2600	1000	7
Kadett C Aero Kadett C GT/E	Targa Cpé.	60 105	1196 1897	1976 1975	1978 1977	14 000 20 400	8200 9800	4100 3600	7
Ascona A (1200 S)	Lim.	60	1196	1972	1975	5700	4100	1200	7
Manta A (1600)	Cpé.	68	1584	1970	1975	9200	6200	2400	7
Rekord D (1700) Rekord D (1900 S)	Lim. Lim.	97	1689 1897	1972 1972	1977 1977	6700 7700	4500 5100	900	7
Rekord D Caravan (1900 S)	Kbi.	97	1897	1972	1977	8700	5100	1400	7
Commodore B (2800 SC)	Lim.	130	2748	1973	1975	10 400	5500	1800	7
Commodore B GS/E (2800 EC) Ascona B	Lim. Lim.	160 60	2784 1566	1972 1976	1977 1981	11 900	6600	2600 900	7
Manta B	Cpé.	110	1956	1976	1984	5100 10 700	2400 6600	1800	7
Manta B GT/E 2.0	Cpé.	110	1956	1977	1983	10 900	6700	1900	7
Manta B CC	Cpé.	110	1956	1978	1985	9200	5700	1600	7
Rekord E 2.0E (E1) Rekord E 2.0E (E1)	Lim. Kbi.	110 110	1979 1979	1977 1977	1982 1982	4500 4900	2900 3000	1200 900	7
Rekord E (E2)	Lim.	90	1771	1982	1986	2200	1100	300	7
Rekord E (E2) Caravan	Kbi.	90	1771	1982	1986	2500	1000	300	\rightarrow
Senator A 2.8 S Monza A 3.0 E	Lim. KbiCpé	140 180	2784 2968	1978 1978	1982 1982	5100 8000	3200 4500	1000 2000	7
Monza 3.0E (A2)	KbiCpé			1983	1986	6400	3700	1800	7
PEUGEOT									_
203 204	Lim. Lim.	42 55	1290 1130	1948 1969	1954 1976	13 300 4600	9300	3600 1100	7
204 Cabrio	Cab.	53	1130	1966	1970	11 400	7900	3200	7
204 Coupé	Cpé.	53	1130	1966	1970	7500	4900	1800	7
304 304 Cabrio	Lim.	65	1288	1969	1972	4700	3000	1300	7
304 Cabrio 404	Cab. Lim.	65 76	1288 1618	1970 1965	1975 1968	10 000 8000	7200 4700	3000 1500	7
404 Coupé	Cpé.	70	1618	1964	1966	16 200	10 200	4000	7
504	Lim.	82	1796	1968	1970	6400	4100	1600	7
504 Cabrio 504 Cabrio	Cab.	100 104	1796 1971	1969 1972	1972 1975	17 400 17 900	10 400 10 700	4000 4200	7
504 Cabrio	Cab.	104	1971	1976	1983	18 100	10 900	4200	7
504 Coupé	Cpé.	104	1971	1972	1977	12 300	7300	2600	7
504 V6 Coupé 504 V6 Coupé	Cpé.	136 144	2664	1975	1977	12 600	7400	2700	7
PONTIAC	Cpé.	144	2664	1978	1983	12 200	7200	2600	71
Fiero GT	Cpé.	126	2817	1987	1987	6400	4100	1900	7
Firebird	Cpé.	200	6558	1972	1973	15 500	10 700	4900	7

Modell	Var.	PS	cm³	Bau	jahr	Zustand			Tendenz
				von	bis	2	3	4	Ten
Firebird Trans Am	Cpé.	165	6555	1977	1978	22 100	13 000	6400	7
PORSCHE 356 A 1600	Cab.	60	1582	1955	1957	142 000	97 000	46 000	7
356 A 1600	Cpé.	60	1582	1955	1957	102 000	75 000	36 200	7
356 A 1600 (HT)	Cpé	60	1582	1957	1959	76 500	59 200	28 200	7
356 A 1600 Convertible D	Cab.	60	1582	1958	1959	150 000	113 000	57 500	7
356 B 1600 Super	Cab.	75	1582	1959	1963	150 000	107 000	49 000	7
356 B 1600 Super 356 B 1600 Super (HT)	Cpé. Cpé	75 75	1582 1582	1959 1959	1963 1963	98 000 94 000	68 000 65 000	30 000 29 000	7
356 C 1600 SC	Cpé.	95	1582	1963	1965	110 000	76 000	34 000	7
356 C 1600 SC	Cab.	95	1582	1963	1965	175 000	127 000	58 000	7
912	Cpé.	90	1582	1965	1969	37 400	27 500	15 800	7
911 5	Targa	160	1991	1966	1968	159 000	119 000	71 000	7
911 E 911 S	Cpé. Cpé.	140 180	1991 2195	1968 1969	1969 1971	99 000 118 000	67 500 90 000	45 000 53 600	7
911 T	Cpé.	130	2341	1971	1973	97 000	66 000	44 200	7
911	Cpé.	150	2687	1973	1975	38 600	27 200	14 000	7
911	Targa	165	2687	1975	1977	39 300	27 200	14 000	7
911 Carrera	Cpé.	210	2687	1973	1975	179 000	125 000	74 000	7
911 SC 911 Carrera	Cpé. Cab.	180 231	2994 3164	1977 1983	1983 1986	41 600 45 000	29 100 32 400	14 700 17 500	7
911 Carrera	Cab.	231	3164	1983	1986	43 400	31 500	15 200	7
911 Carrera 2 (964)	Cpé.	250	3600	1989	1993	44 500	29 600	17 700	7
924	Cpé.	125	1984	1976	1979	11 800	6300	2300	7
944	Cpé.	163	2449	1984	1987	10 900	5900	2600	7
944 52	Cab.	211	2990	1988	1991	21 600	13 500	7400	7
928 928 S	Cpé. Cpé.	240 310	4474 4608	1977 1983	1982 1986	22 500 25 300	14 400 16 500	7300 8500	7
RENAULT	cpc.	310	1000	1703	1700	23 300	10 300	0300	* '
4 CV	Lim.	18	747	1947	1961	10 000	7300	2800	7
Dauphine	Lim.	27	845	1956	1965	8600	5200	1800	7
Floride S	Cab.	46	956	1962	1963	15 100	10 000	4300	7
R 4 Caravelle 1100 S	Lim. Cab.	34 52	845 1108	1975 1965	1983 1968	5300 15 100	3100 10 700	900 4500	7
R 8	Lim.	40	956	1962	1967	6100	3900	1300	7
R 8 Gordini	Lim.	86	1098	1964	1965	39 000	27 000	16 000	7
R 10 Major	Lim.	43	1108	1965	1969	5800	3700	1100	7
R 16	Lim.	55	1470	1965	1970	7600	4800	1700	7
R 6 R 12 TL	Lim. Lim.	34 54	900	1968 1969	1979 1975	3500	2800	900 800	7
R 15 TL	Cpé.	60	1300	1909	1975	4100 5000	2600 3400	1000	7
R 17 TL	Cpé.	90	1600	1971	1976	5700	3700	1000	7
R 5 Alpine	Lim.	93	1397	1976	1979	7000	4300	1700	7
R 5 Turbo 1	Lim.	160	1397	1980	1983	61 500	29 800	9200	7
R 14 TL	Lim.	57	1200	1976	1982	2700	1400	500	7
ROLLS-ROYCE Silver Wraith	Lim.	142	4566	1951	1955	62 000	44 000	25 000	\rightarrow
Silver Wraith II	Lim.	250	6750	1977	1980	28 600	16 900	7700	\rightarrow
Silver Dawn	Lim.	122	4257	1949	1951	44 800	27 600	15 200	\rightarrow
Silver Cloud I	Lim.	180	4887	1955	1959	50 200	32 200	14 500	\rightarrow
Silver Cloud II	Cab.	200	6230	1959	1962	145 000	93 000	k. A.	7
Silver Shadow I Silver Shadow II	Lim. Lim.	200 250	6230 6750	1965 1977	1970 1980	24 000 23 600	13 900 13 700	6200 6100	R
Corniche	Cpé.	173	6750	1971	1987	40 700	26 600	11 900	→ →
Corniche	Cab.	173	6750	1971	1987	58 200	39 400	24 300	\rightarrow
Camargue	Cpé.	250	6750	1975	1986	50 000	31 700	20 400	7
Silver Spirit	Lim.	250	6750	1980	1989	21 900	13 100	5700	7
ROVER 100 (P4)	Lim.	104	2625	1960	1962	11 200	6900	3000	L
3 Litre Mk I (P5)	Lim.	115	2995	1958	1961	10 000	6400	2600	7
3.5 Litre Coupé (P5B)	Cpé.	184	3528	1967	1973	17 900	9200	3400	\rightarrow
3500 (SD1)	Lim.	155	3528	1977	1980	7000	3900	1600	7
3500 Vitesse (SD1)	Lim.	210	3528	1982	1986	8100	4300	1800	7
96 (Langnase)	Lim	40	0./1	1044	1047	11 700	6900	2700	7
96 (Langnase) 96 V4	Lim. Lim.	40 65	841 1498	1964 1966	1967 1969	11 700 10 900	6400	2700 2400	7
99 Turbo	Lim.	145	1985	1977	1982	12 600	6800	2400	7
900	Cpé.	175	1971	1984	1989	8100	4700	2200	\rightarrow
SIMCA		-		45:					
1000 GLS	Lim.	54	1118	1968	1976	5800	3400	1300	7
1100 LS	Lim.	54	1118	1967	1972	5200	3300	1100	7

Modell	Var.	PS	cm³	Bau	ijahr	Zustand				
				von	bis	2	3	4		
SKODA										
Felicia	Cab.	50	1089	1958	1962	17 000	9300	3700	7	
Octavia	Lim.	43	1089	1959	1964	5400	3300	1300	7	
TATRA			'							
2-603	Lim.	95	2472	1961	1966	28 500	14 500	5900	7	
T 613	Lim.	165	3495	1974	1984	12 200	7400	3200	7	
TOYOTA										
2000 GT	Cpé.	150	1988	1967	1970	750 000	520 000	k. A.	7	
Celica LT	Cpé.	79	1588	1970	1975	6600	4000	1700	7	
Celica ST	Cpé.	86	1588	1976	1978	7700	4600	1900	7	
Celica GT 2000 Liftback	Cpé.	120	1968	1976	1978	12 700	8200	3600	7	
Land Cruiser J 40	GelWgn.	76	2977	1976	1985	15 900	10 900	4800	7	
Land Cruiser FJ 55	GelWgn.	105	3878	1968	1981	16 200	10 300	4400	7	
TRABANT										
500 (P 50)	Lim.	18	496	1957	1962	5900	2900	1100	7	
601 Universal	Kbi.	26	594	1974	1990	3200	1900	500	7	
601	Lim.	26	594	1974	1990	2800	1800	500	7	
TRIUMPH	D.J.+	00	1001	1052	1055	37.000	47.400	0000		
TR2	Rdstr.	90	1991	1953	1955	27 000	17 400	8900	7	
TR250	Cab.	104	2498	1967	1968	27 000	16 300	9100	→	
TR3	Rdstr.	95	1991	1955	1957	26 400	17 100	8600	7	
TR3A TR4	Rdstr.	100	1991	1957	1961	25 500	16 900	8400	7	
****	Cab.	100	2138	1961	1965	23100	14 500	7300		
TR4A IRS	Cab.	104	2138	1965	1967	22 900	14 300	7100	7	
TR5 PI	Cab.	150 104	2498 2498	1967 1969	1968 1972	31100	18 700	9500 6800	<i>→</i>	
TR6 (USA) TR7 (Europa)	Cab.	104	1998	1909	1972	20 600 6300	12 800 4300	1900	→ →	
TR7 (Europa)	Cpé.	105	1998	1980	1981	9500	5100	2300	\rightarrow	
Spitfire 4 (Mk I)	Cab.	63	1147	1960	1964	12 800	7600	3900	7	
Spitfire Mk II	Cab.	67	1147	1964	1967	12 400	7200	3600	7	
Spitfire Mk III	Cab.	75	1296	1967	1970	12 100	7000	3500	7	
Spitfire Mk IV	Cab.	64	1296	1970	1974	10 800	6200	2700	7	
Spitfire 1500	Cab.	69	1493	1974	1980	11 000	6400	2900	7	
GT6 Mk I	Cpé.	95	1998	1966	1968	14 100	8300	4500	7	
GT6 Mk II	Cpé.	105	1998	1968	1970	13 500	7700	4200	7	
GT6 Mk III	Cpé.	105	1998	1970	1973	12 900	8000	3900	7	
VOLVO	- cpc.	105	1770	1770	1775	12 700	0000	3700		
PV444	Lim.	40	1414	1945	1950	18 000	11 200	4200	7	
PV445	Kbi.	44	1414	1953	1960	16 700	9700	3600	7	
PV544 (A-B)	Lim.	75	1583	1958	1961	13 600	7800	2800	7	
PV544 Sport (G)	Lim.	85	1778	1965	1965	17 400	9100	4000	7	
P121 (A-F)	Lim.	75	1778	1961	1966	12 600	7700	3200	7	
P121 (M-P)	Lim.	85	1778	1966	1968	12 800	7900	3300	7	
P123 GT (M-P)	Lim.	115	1778	1967	1969	16 400	10 200	5800	7	
P1800 (A)	Cpé.	90	1778	1961	1963	26 600	16 300	7700	7	
P1800 ES (W-Y)	Kbi.	124	1986	1972	1973	26 100	15 600	7900	7	
P142 (M-P)	Lim.	75	1778	1967	1974	6500	4300	1600	7	
P145 S	Kbi.	100	1986	1969	1974	8400	4500	2000	7	
P164 E (Y-A)	Lim.	160	2978	1972	1974	14 600	8000	3300	7	
262 C Bertone	Cpé.	148	2664	1977	1981	15 200	8900	4000	\rightarrow	
66	Lim.	53	1108	1975	1980	4500	2500	800	7	
VW				10-:	140	44			-	
Käfer Export (Oval)	Lim.	30	1192	1954	1957	16 200	9600	4700	7	
Käfer Export	Lim.	30	1192	1957	1960	13 500	8400	3900	7	
Käfer 1200	Lim.	34	1192	1967	1973	8100	4400	2000	7	
Käfer 1200	Lim.	44	1285	1973	1975	7300	3800	1700	7	
Käfer 1300	Lim.	40	1285	1965	1967	9900	5800	2200	7	
Käfer 1500	Lim.	44	1493	1966	1967	10 200	5900	2300	7	

Modell	Var.	PS	Cm³	Bau	ijahr	Zustand			
modeli	•••••			von	bis	2	3	4	
Väfor 1202 C	Lim	ΓΟ	1004						7
Käfer 1303 S Käfer 1200 (Mexico)	Lim.	50 34	1584 1192	1972 1978	1975 1985	8800	6100 4600	2000 1600	7
Käfer 1200 (Mexico)	Cab.	30	1192	1976	1960	6400 24 300	17 000	7400	7
Käfer 1500 Cabrio	Cab.	44	1493	1966	1970	20 300	12 900	5300	7
Käfer 1302 LS Cabrio	Cab.	50	1584	1970	1972	18 700	11 200	4900	7
Käfer 1303 LS Cabrio	Cab.	50	1570	1972	1980	21 100	12 900	5000	7
Karmann-Ghia 1200	Cab.	30	1131	1955	1960	28 800	19 000	7600	7
Karmann-Ghia 1200	Cpé.	30	1131	1955	1960	20 500	14 900	5900	7
Karmann-Ghia 1200	Cab.	34	1192	1960	1965	24 400	14 800	6500	7
Karmann-Ghia 1200	Cpé.	34	1192	1960	1965	15 300	10 900	4900	7
Karmann-Ghia 1300	Cab.	40	1285	1965	1966	28 200	17 100	7500	7
Karmann-Ghia 1300	Cpé.	40	1285	1965	1966	14 800	10 600	4500	7
Karmann-Ghia 1500	Cab.	44	1493	1966	1970	23 400	14 100	6300	7
Karmann-Ghia 1500	Cpé.	44	1493	1966	1970	14 600	10 500	4400	7
Karmann-Ghia 1500 S (34)	Cpé.	54	1493	1963	1965	22 900	16 400	8600	7
Buggy	Buggy	44	1483	1970	1970	9200	5800	2700	7
Kübel	GelWgn.	48	1584	1973	1979	8600	5400	2700	7
Iltis	GelWgn.	75	1714	1978	1982	8700	5300	2400	7
1500 (Typ 3)	Lim.	45	1493	1961	1963	9000	5200	2200	7
1500 Variant (Typ 3)	Kbi.	45	1493	1962	1963	10 000	6100	2500	7
1600 TL (Typ 3)	Lim.	54	1584	1965	1969	10 200	5700	2300	7
411 (Typ 4)	Lim.	68	1679	1968	1969	8000	4400	1300	7
411 E Variant (Typ 4)	Kbi.	80	1679	1969	1972	8700	5400	1800	7
K 70	Lim.	90	1594	1970	1973	6200	4000	1900	7
Polo (86)	Lim.	40	889	1975	1979	5100	2800	1100	7
Derby (86)	Lim.	50	1085	1977	1979	4400	2800	1100	7
Golf 1	Lim.	50	1093	1975	1978	5400	2900	800	7
Golf 1	Lim.	69	1439	1979	1983	5400	2900	800	7
Golf 1 GTI Pirelli Golf 1 Cabrio (155)	Lim.	112 70	1760 1457	1982 1979	1983 1983	12 100 7300	6700 3600	2900 1100	7
Golf 1 Cabrio (155)	Cab.	90	1781	1979	1988	5100	2200	800	7
Golf 1 (155) Cabrio (Kat)	Cab.	98	1781	1987	1993	6100	2900	1000	7
Scirocco 1	Cpé.	70	1460	1974	1975	9500	5600	2200	7
Scirocco 1 GTI	Cpé.	110	1577	1976	1977	12 200	7700	4000	7
Passat	Lim.	55	1281	1973	1977	4900	2500	1000	7
Passat Variant	Kbi.	55	1281	1973	1977	4800	2400	1000	7
Scirocco 2 Kat	Cpé.	95	1760	1985	1992	5800	2600	1000	7
Scirocco 2 16V (Kat)	Cpé.	129	1760	1985	1992	6000	2800	1100	7
Santana	Lim.	75	1577	1982	1985	4100	1600	400	7
Bus (T1)	Bus	30	1192	1955	1960	36 500	21 400	12 000	7
Bus (T1)	Bus	42	1473	1963	1967	36 000	20 900	11 700	7
Bus (T1) Samba	Bus	42	1493	1963	1967	92 000	63 300	32 200	7
Bus (T2)	Bus	50	1570	1967	1971	18 500	9400	4600	7
Bus (T2) Westfalia	Womo	69	1957	1975	1979	24 500	16 000	8400	7
Bus (T3)	Bus	70	1957	1979	1982	9300	4800	1500	7
Bus (T3) Caravelle	Bus	95	2095	1985	1988	11 100	7000	2900	7
VW-PORSCHE									
914 1.7	Targa	80	1691	1969	1972	22 700	14 100	6100	7
914 1.8	Targa	85	1795	1973	1976	23 600	14 800	6300	7
914 2.0	Targa	100	1971	1972	1976	25 200	15 600	6700	7
914/6	Targa	110	1991	1969	1972	57 000	37 500	25 000	7
WARTBURG	1.50	7"	000	1057	1071	(700	4000	1200	7
311	Lim.	37	900	1956	1961	6700	4000	1300	7
1000 (312)	Lim.	45	992	1962	1965	5600	2600	1300	7
1000 (312)	Cpé.	45	992 992	1962	1964	20 500	14 100	6700 900	7
353 353 Tourist	Lim.	45 45	992	1966 1968	1975 1975	3900 5300	3100 2900	1000	7
ווווווו כככ וווווווו כככ	Kbi.	40	772	1700	17/2	2200	2900	1000	/1

Dies ist ein Auszug aus der AUTO BILD KLASSIK-Preisfinder-App für iPhone und iPad mit 25 000 Preisen.



Quelle:

Classic Data GmbH und Co. KG, Sachverständige für klassische Fahrzeuge, 44803 Bochum, Harpener Straße 56

Telefon 02 34-23 95 90-0, Fax 02 34-2 39 59-99;

info@classic-data.de; www.classic-data.de www.autobild-klassik.de | Nr. 2 · Februar 2016 133



ANSICHTSSACHE DA KOMMT DOCH TATSÄCHLICH EINER MIT 'NEM 124ER KOMBI AUFS TREFFEN! NA VA...





Oliver Freese aus Hannoversch Münden ist der Erfinder der "Schreck-Schrauber". **Der Cartoonist** und Oldtimer-Fan ist aktives Mitglied der Szene und fährt privat einen Opel Rekord C

... DIE KISTEN SIND SCHON RICHTIG ALT. DEDENFALLS FÜR DIE DÜNGEREN! UND STEHEN NOCH AN JEDER ECKE RUM.

NA UND? DASS ER NOCH ÜBERALL RUMSTEHT, SPRICHT DOCH FÜR IHN. UND ER IST 30 JAHRE ALT, DAMIT IST DAS FÜR MICH EIN OLDTIMER!



.. ALSO, NUR WE'L DAS IRGENDWER SO FESTLEGT, IST DAS FÜR MICH KEIN OLDTINER. DAS IST EIN ALTES AUTO, MEHR NICHT!





Mklassik Ratgeber





Nachgerüstet Unser BMW bekommt ein Sportfahrwerk - steigert das die Freude oder killt es bloß den Komfort?

Inhalt

- Dauertest Seite 136 Meinung Seite 143
 - Spachteln und Verzinnen Seite 144
- Fuhrpark Seite 148
- Termine Seite 150
- Modelle Seite 152
- Bücher Seite 154



Nachgebildet Motorsport-Ikonen wie Lancia Beta Montecarlo Gr. 5 und Audi S1 Pikes Peak faszinieren auch im Kleinformat



Nachgelesen Druckfrischer Lesestoff, nicht nur für Fans amerikanischer **V8-Boliden**



Reicht Spachtel - oder muss es Zinn sein? Wir erklären, was beide Werkstoffe können und wie man damit arbeitet



Verbrauchte Stoßdämpfer und ermüdete Federn können die Fahrsicherheit stark beeinträchtigen. Obwohl das Serienfahrwerk in gutem Zustand ist, verunsichert unser BMW seine Fahrer durch starkes Wanken

Sportfahrwerke für den Oldie stärkende Frischzellenkur oder respektlose Verfälschung der Originalität? Wir wollen es genau wissen, rüsten den Dauertestwagen um und kommen am Ende zu einer verblüffend eindeutigen **Antwort**





roße Klasse – das war nicht nur die vorläufige Bezeichnung für das 1968 vorgestellte neue Limousinen-Topmodell von BMW, sondern auch die einhellige Meinung der Fachpresse zu dessen dynamischen Qualitäten auf kurvenreicher Piste und bei Vollgasfahrten auf der Autobahn.

BMW setzte bei der neuen gesamten Marke wurden. Dreiliter-Reihensechszylinder, Oberklasse-Baureihe E3 auf Temperamentvolle Fahrleis- 200 PS, 1410 Kilo Leergewicht, Sportlichkeit – mit geradlinig tungen und vor allem die dy- 7,8 Sekunden von null auf ▶



gezeichneter Karosserie und Doppelscheinwerfern, die hier erstmals eingesetzt und später zum Erkennungszeichen der gesamten Marke wurden. Temperamentvolle Fahrleistungen und vor allem die dynamische Fahrwerkabstimmung sollten den E3 zu einer sportlichen Alternative zum großen Mercedes (W 108/109) machen, der vor allem komfortabel war.

Die Speerspitze bildete ab 1971 die Topmotorisierung 3.0 Si, die seit einem halben Jahr als Dauertestwagen in AUTO BILD KLASSIK-Diensten steht: Dreiliter-Reihensechszylinder, 200 PS, 1410 Kilo Leergewicht, 7.8 Sekunden von null auf



Lässt sich das Fahrverhalten der sportlichen Limousine durch Einbau eines modernen Fahrwerks verbessern? Wir wagen einen technologischen Zeitsprung über vier Jahrzehnte und lassen den E3 von Profis umrüsten





AUSGEWECHSELT



100, Spitze 205 km/h. Dazu nur 92 000 Kilometer auf dem Tacho – der Papierform nach sollte dieser BMW auch nach 42 Jahren immer noch schnell, komfortabel und sicher unterwegs sein können.

Doch laut den Einträgen im Fahrtenbuch kann die Fahrdynamik der Großen Klasse nicht mehr überzeugen. Von starkem Eintauchen beim Spurwechsel, plötzlichem Ausbrechen des Hecks in Kurven und schlechtem Geradeauslauf bei höherer Geschwindigkeit ist hier zu lesen. Gebrochene Federn, verbrauchte Stoßdämpfer oder einfach nur überalterte und ausgeschlagene Fahrwerkbuchsen? Wir schicken den



auffällig gewordenen Bayern in die Werkstatt, um das selbst nach heutigen Maßstäben noch aufwendige Fahrwerk mit Mehrlenkerachse, Federbeinen und rundum einzeln aufgehängten Rädern einem Check zu unterziehen. Doch der Meister hat nichts zu beanstanden. Er bescheinigt den Fahrwerkkomponenten unseres Oldies sogar einen frischen Serienzustand.

Doch damit geben wir uns nicht zufrieden. Nach heutigem Stand der Technik ist der BMW von sportlich-dynamischem Fahrverhalten meilenweit entfernt. Wir wenden uns daher an Walter Wirtz, der sich seit mehr als 14 Jahren bei der Firma H&R als Leiter der Fahrwerkentwicklung mit kniffligen Anfragen aus der Sport-, Tuning-, aber auch der Oldtimerszene beschäftigt.

"Bei uns laufen Anfragen zu allen Bereichen der Fahrwerkveränderung auf", erzählt der erfahrene Ingenieur. "Meist geht es um Tieferlegungen und Sportfahrwerke, doch gerade bei Old- und Youngtimern lässt sich mit moderner Fahrwerktechnologie eine Menge verbessern."

Auch für unseren Kummer verspricht Wirtz eine Lösung. Anhand unserer Vorgabe, den Grundcharakter des Fahrzeugs weitgehend original zu er-





91 254 In diesem Monat geht alles schief: Im morgendlichen Berufsverkehr geht der BMW mehrfach aus und lässt sich dann gar nicht mehr starten. Wir retten ihn mit dem Seil. Unser lokaler Alt-BMW-Experte Andreas Boje entdeckt eine angeschmorte Sicherung für die Kraftstoffpumpe. Auf dem Rückweg in die Redaktion geht dann die Ladekontrollleuchte an. Boje hat zum Glück eine gebrauchte Lichtmaschine auf Lager. In unserer Not nehmen wir das Altteil mit Kusshand, denn wir brauchen den BMW dringend.

92 321 Das war's dann! Ein Teil aus dem Motor hat von unten ein Loch in den Ventildeckel geschlagen. Ein Kipphebel, ein Bolzen? Wir werden den Motor öffnen und gründlich durchschauen.

Kosten

Fehlerdiagnose Startprobleme, Einbau einer gebrauchten Lichtmaschine im Tausch

Durchschnittsverbrauch

auf 18 089 Kilometer Ölnachfüllmenge 15,1 Liter Super/100 km 20,8 Liter (1,15 l/1000 km)

Altes Fahrwerk **AUSBAUEN**

Lassen sich alle Muttern und
Verschraubungen wie bei unserem
E3 problemlos lösen, sind Ausund Einbau in drei bis vier Stunden
erledigt. Zum Ausbau wird das
vordere Federbein an Domlager
und Querlenker gelöst und
komplett herausgenommen.
Einfacher geht es an der
Hinterachse: Hier lässt sich das
Federbein separat von der
Achse lösen und herausnehmen.



Der Ausbau der hinteren Federelemente ist schnell erledigt, wegen der engen Platzverhältnisse ist aber ein zweiter Mann erforderlich



Neues Fahrwerk

Die neue Dämpferpatrone wird in den vorderen Radträger eingeführt, die neue, etwas kürzere Sportfeder in den Federteller gesetzt und mit dem Domlager unter Vorspannung verschraubt. Neue Staubmanschette nicht vergessen! Danach wird das komplette Federbein in den Federdom eingepasst und verschraubt. Als Nächstes werden die Bremsschläuche am Radträger befestigt. Am Ende wird der Bremssattel fixiert.









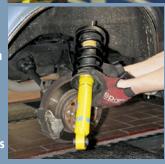
Die Befestigungsschrauben des hinteren Federdomlagers sind unter der Hutablage nur schwer zugänglich. Auch für den Einbau des Dämpferbeins sind eine gehörige Portion Geduld, lange Finger und ein zweiter Mann erforderlich



Federbein montieren

Auch die hintere Feder wird unter Spannung vormon tiert. Dazu muss zunächst der vari able Federteller mit einem Sicherungsring in der richtigen Position fixiert werden. Kein Problem für das erfahrene **H&R-Schrauber**duo Marcel Hoppe und Claudius Grams





Fahrwerk-Check und Messung des Federwegs

Nach dem Abschluss der Umbauarbeiten kontrolliert Mechaniker Marcel Hoppe die Fahrwerkeinstellungen (rechts). Fahrwerkentwickler Walter Wirtz dokumentiert die Einfederwege unter Last und prüft die Freigängigkeit der zulässigen Rad-/Reifenkombinationen.





Unser E3 wird bis zum 1,4-Fachen der zulässigen Achslasten bela-den, dann werden Federweg und Freigängigkeit noch einmal für das Protokoll festgehalten.



halten, entwickeln die Profis von H&R einen eigens hergestellten Federsatz mit modifizierten Dämpfern aus dem Zubehörprogramm.

Als wir nach zweistündigem Umbau und anschließender Achsvermessung aus der Werkhalle im sauerländischen Lennestadt rollen, staunen wir nicht schlecht: Die Frischzellenkur hat dem BMW rundum fettes Plus an Fahrspaß. gut getan. Die moderate Fahrwerkabsenkung um etwa 20 Millimeter lässt die Luft aus

den Radkästen und den Wagen sportlich geduckt dastehen. Über den Handlingparcours driftet der Oldie nun wie ausgewechselt, knickt in Kurven weniger ein und ist im Grenzbereich deutlich leichter zu kontrollieren. Ohne große Komfortabstriche bringt das neue Fahrwerk damit größere Sicherheitsreserven und ein

"Große Klasse", so das einhellige Fazit der Test-Crew, ist er eigentlich erst jetzt.

■ Operation gelungen: Der Umbau auf das moderne H&R-Fahrwerk hat sich für unseren BMW als Jungbrunnen erwiesen. Er fährt sich jetzt viel sportlicher, ohne dass der Komfort darunter leidet. Aus dem beschaulichen Autobahn-Methusalem ist wieder eine agile Reiselimousine geworden, die sich trotz ihres Alters auch

heute noch problemlos auf der Überholspur behaupten kann.



So funktioniert ein Stoßdämpfer



■ Schraubenfeder und Stoßdämpfer sorgen gemeinsam für Straßenlage und Fahrkomfort. Wird die Feder bei einer Bodenwelle zusammengestaucht, arbeitet der Dämpfer in der Druckstufe, beim Ausfedern in der Zugstufe. Das Abbremsen der Bewegung wird durch einen Kolben in einem ölbefüllten Zylinder erreicht. Wichtig: die harmonische Abstimmung zwischen Federrate und Dämpferkennung.



Der Arbeitskolben ist nicht geschlossen, sondern kann vom Öl durchströmt werden. Die Anordnung der Scheiben entscheidet über den Grad von Druck- und Zugstufe

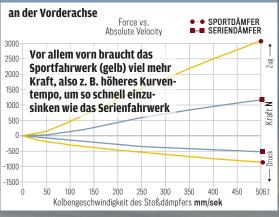


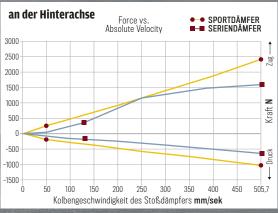
Am Ende wird die vormontierte Kolbenstange in den mit Öl und Gas gefüllten Zylinder eingesetzt und verschraubt. Der Federteller ist verstellbar und wird per Sprengring auf das passende Maß gebracht





Neue Stoßdämpfer: Veränderung der Zug- und Druckstufe





So entsteht eine Schraubenfeder



Die Feder wird nach den Anforderungen des Kunden berechnet und kann auf dem Rechner bereits vorab drei-



Die beiden Endwindungen der Hinterachsfedern werden bis auf drei Millimeter angelegt und plangeschliffen





Aus diesen unterschiedlich dicken Rundstählen wird die Schraubenfeder für unseren E3 zwischen den Schneckenwalzen kalt gebogen



Eine Pulverbeschichtung schützt vor Korrosion (links). Am Ende wird die Artikelnummer auf die fertige Feder gestempelt



Danach wird geprüft, ob sie in Länge, Steigung und Anzahl der Windungen auch exakt den Vorgaben entspricht

Mit Zertifikat

■ Änderungen am Fahrwerk sind grundsätzlich eintragungspflichtig. Bei Kleinserienanfertigungen wie in unserem Fall (ohne Teilegutachten) wird eine Einzelabnahme bei TÜV oder DEKRA fällig. Die notwendigen Daten und Messwerte liefert der **Fahrwerkher**





AKKU-HANDSAUGER GRATIS JETZT AUTO BILD KLASSIK IM ABO SICHERN





IHRE VORTEILE:

- 12 Hefte für nur 4,20 € je Heft
- 1 Heft gratis bei Bankeinzug
- 2 Tage früher als am Kiosk
- Portofrei ins Haus
- Exklusive Vorteile auf www.autobild.de/vip-lounge

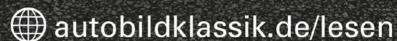


CLEANMAXX AKKU-HANDSAUGER

Mit dem "cleanmaxx" Akku-Handsauger haben Sie immer einen schnellen Helfer gegen den Schmutz zur Hand – egal ob fest oder flüssig! Reinigen Sie Ihre Autositze unkompliziert und kabellos unterwegs oder saugen Sie den verschütteten Kaffee einfach weg! Der transparente Auffangbehälter des "cleanmaxx" Akku-Handsaugers lässt sich einfach auswaschen.

- Beseitigt Schmutz & saugt Flüssigkeiten auf
- Beutel- & kabelloser Nass-/Trockensauger
- Leistungsstarker Akku (1400 mAh)
- Inklusive Nassdüse, Fugendüse, Bürstenaufsatz & praktischer Wandhalterung

JETZT BESTELLEN:



() 0 18 06/35 40 27

143821 + 22



Darf man Oldies modernisieren?



Eine Frage der Quere: Mit Serienfahrwerk ist der E3 im Grenzbereich schwerer kontrollierbar

Unser BMW fährt mit modernem Fahrwerk besser, Soll das so?

■ In der Redaktion sträubte sich so manches Nackenhaar, als wir darüber diskutierten, im Dauertestwagen das Serienfahrwerk mit einem Sportfahrwerk zu vergleichen. Kurze Federn und straffe Dämpfer haben in einer großen Limousine nichts zu suchen, fanden die einen. In einem Oldtimer schon gar nicht, fanden die anderen. Auf das Ergebnis waren aber die meisten gespannt - und da klar war, dass wir das Sportfahrwerk nach dem Experiment wieder rausschmeißen würden, waren auch die Originalitäts-Fanatiker beruhigt. Also machen! Dann die Überraschung: Der BMW 3.0 Si fährt sich damit nicht nervöser, sondern ruhiger, souveräner, moderner als mit dem Normalfahrwerk. Sollten wir es vielleicht doch eingebaut lassen? Jetzt entbrennt die Diskussion, ob es überhaupt wünschenswert ist, dass sich ein 40 Jahre alter Oldie anfühlt wie ein 15 Jahre junges Auto.

ein Thema verfolgt uns so hartnäckig wie dieses: Wie original muss ein Oldtimer sein? Darf man, sollte man ihn mit modernen Mitteln tech-

nisch verbessern? Diese Fragen beschäftigen uns erstens, weil es um Kulturgut geht. Wer da mitredet, neigt zu Grundsatzdiskussionen, auch wenn es klüger wäre abzuwägen. Zweitens, weil es um Zulassung geht: Wie ein Auto beschaffen sein muss, um ein H-Kennzeichen zu bekommen, klärt der offizielle "Anforderungskatalog" nicht in jedem Detail, und die Prüfer schaffen teilweise noch ihre eigene Realität, indem sie nicht mal diesen Katalog beachten. Drittens geht es um praktische Fragen: Wäre es nicht bescheuert, moderne Rostschutzmittel abzulehnen, wenn es das historische Blech doch schützt? Und viertens geht's auch um Ästhetik - da lehnt man ein Wind-

> schott am 70er-Jahre-Cabrio entschiedener ab als eine versteckt eingebaute Sitzheizung.

Den Fall unseres BMW E3 finde ich eindeutig: So ein Sportfahrwerk nachzurüsten, muss erlaubt sein. Nicht weil es das

Fahrverhalten verbessert, sondern weil Kunden und Tuner das in den 70ern auch taten. Ob man eine tiefergelegte Luxuslimousine mag - nur Geschmackssache. Ich wäre nicht auf die Idee gekommen, aber das Ergebnis finde ich gut.

n Oldtimern mag ich nicht zuletzt die Unvollkommenheit. Das Fehlen von technischer Perfektion, die an modernen Fahrzeugen langweilt, macht einen großen Teil ihrer Faszination aus. Deshalb bin ich gegen das neue Fahrwerk. Mag sein. dass es früher NEIN ähnliche Fahrwerke gab DANKE! und sich der Dauertest-BMW jetzt sportlicher bewegen lässt. Aber wozu? Fürs Cruisen genügte das komfortable Original-Fahrwerk. Und dass es einen bei flotter Fahrweise mehr fordert, hat doch auch seinen Reiz.

Natürlich ist das H&R-Fahrwerk eine bemerkenswerte Ingenieurleistung. Aber mit ihm ist der BMW nicht mehr das gleiche Stück Zeitgeschichte. Er erzählt uns nicht mehr, dass die Münchner Entwickler sein aus heutiger Sicht zu weiches Fahrwerk damals als den besten Kompromiss zwischen Sportlichkeit

und Komfort ansahen.

Was außerdem fürs Original spricht: Neuerdings setzt der BMW in der Tiefgarage auf, und er gleitet nicht mehr so geschmeidig über Hamburgs schlechte Straßen. Also bitte keine Verbesserun-

gen. Sonst könnten wir ja gleich noch einen neuen Motor - am besten mit Kat - und eine moderne Soundanlage einbauen. Das würde den BMW bestimmt besser machen. Aber auch seinen Charakter verwässern.



"Verbesserungen verwässern den Charakter des Autos."

Michael Struve liebt die Unvollkommenheit alter Autos

"Auch mit Sportfahrwerk bleibt der BMW Kulturgut."

Frank B. Meyer meint: Das muss erlaubt sein



Darf man einen Oldtimer technisch modernisieren?



Nein danke (

Oder schreiben Sie uns Ihre Meinung zu diesem Thema: AUTO BILD KLASSIK

Brieffach 3910, 20350 Hamburg Fax: 0180-5015296 E-Mail: klassik@autobild.de Stichwort: Oldie modernisieren

Das Ergebnis aus der Umfrage in Heft 12 Macht ein starker Motor im Klassiker glücklich?

Ja bitte 68 %

Nein danke 32 %

FOTOS: K. WEICHBRODT, S. KRIEGER





Spachtel auf dem Blech schätzen Oldtimer-Besitzer ungefähr so wie Rost unterm Lack. Um Himmels willen, bloß nicht! Viele sehen Zinn als das einzig wahre und angemessene Material, um Blechschäden auszubessern oder Schweißnähte auszugleichen.

Den Ruf des Spachtels haben die "Spachtelbomber" ruiniert – Autos, bei denen sich unter der hingehuschten Verkaufslackierung dick aufgetragene Schichten verbergen, im Extremfall verstärkt mit Glasfasermatten. So was hält nicht lange: Es reißt, es gammelt darunter oder beides.

Wenn der Oldtimer zeitgemäß restauriert werden soll, also ohne Zinnersatz und Wasserbasislack, gehört Spachtel aber wie Zinn zu den Materialien, die aus historischer Sicht durchaus erlaubt sind. Sachlich betrachtet gibt es gegen modernen Spachtel sogar kaum etwas einzuwenden!

"Aus unserer Sicht ist ein Spachtelauftrag bis zu zwei Millimeter Stärke absolut fachgerecht und gehört zu einer vernünftigen Karosserie-Instandsetzung", sagt Michael Zierau vom Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik.

Marius Brune von Classic Data sagt, dass Spachtel per se kein Nachteil bei der Vergabe der Zustandsnoten in Wertgutachten ist: "Nur weil jemand zum Glattmachen Spachtel genommen hat, ist das kein Grund, ein Auto abzuwerten. Wenn es mit dem Spachtel im Rahmen bleibt."

Was ist Spachtel?

Spachtel – oft als Kombi-, Multi-, Universal- oder schlicht als 2K-Spachtel angeboten – ist eine pastöse Masse aus etwa 60 Prozent Füllstoff, 35 Prozent Bindemittel und 5 Prozent Farbpigmenten. Als Füllstoff dienen in der Regel Kreiden, Schichtsilikate oder Siliziumdioxid, als Bindemittel meistens ▶

■ **SERVICE** Spachteln & Verzinnen



Polyesterharz, seltener Epoxidharz. Mit Zugabe eines Härters beginnt die Masse auszuhärten. So gut wie alle Spachtelarten funktionieren nach diesem Zwei-Komponenten-Prinzip und werden daher auch als 2K-Spachtel bezeichnet. Die Zusammensetzung und Färbung der Spachtelmasse unterscheiden sich je nach Hersteller.

Neben dem ganz normalen Polyesterspachtel gibt es noch andere Sorten: Aluspachtel und Zinkfaserspachtel enthalten Metallzusätze und haben dadurch ähnliche Dehnungseigenschaften wie das jeweilige Untergrundmaterial, für das sie gedacht sind. Als Untergrund für Polyesterspachtel verbessert Metallspachtel die Haftfähig-



Auf dem ausgebeulten Blech sorgt erst mal Aluspachtel für Haftung



Der Polyesterspachtel wird mit zwei Prozent Härter vermischt

keit. Weitere gängige Varianten sind der besonders elastische Glasfaserspachtel, Spachtel mit Rostschutzzusatz und Spritzspachtel für das großflächige Auftragen per Sprühpistole.

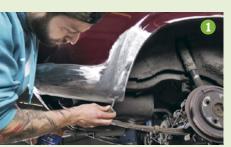


Der Exzenterschleifer holt alles bis auf eine dünne. glatte Schicht runter



Nach einem weiteren Exzenterschliff ist der letzte Schliff Handarbeit

So weit die Grundlagen. Und wie verarbeitet man das? Wir zeigen, wie Spachtel so eingesetzt wird, dass das Ziel eines möglichst geringen Materialeinsatzes erreicht wird.



Zuerst wird auf die ausgebeulte Stelle Zinnpaste aufgetragen

Nach kurzem Erhitzen werden Rückstände der Zinnpaste abgewischt

Was ist Zinn? Das in Stangen verkaufte Ka-

Das in Stangen verkaufte Karosseriezinn besteht immer aus einer Legierung, also aus verschiedenen Metallen. Je nach Anteil und Art der jeweiligen Metalle ändert sich der Schmelzpunkt. Bleihaltiges Zinn hat einen niedrigeren Schmelzpunkt als bleifreies, das sich nur in einem schmaleren Temperaturfenster und damit schwerer verarbeiten lässt. Dank einer Ausnahmegenehmigung in der Altauto-

verordnung dürfen Restaurationsbetriebe weiterhin bleihaltiges Zinn verwenden. Vorher kommt noch Zinnpaste als Bindemittel zwischen Blech und Zinn zum Einsatz. Auch beim Verzinnen gilt ein möglichst geringer Materialeinsatz als Optimum.

Ganz ohne Spachtel geht es auch beim Verzinnen nicht. Die feinen Unebenheiten glättet der Profi mit Spachtel. Kaltzinn, quasi eine Mischung aus Zinn und Spachtel, kommt üblicherweise nur bei modernen Fahrzeugen zum Einsatz.



Konturen und Übergänge bringen auch Profis wie Carsten Heinemann von Karosseriebau Krüger in Rosengarten bei Hamburg mit Fingerspitzengefühl in Form

Verteilt wird es mit bienenwachsgetränktem Holzspachtel



Mit dem Exzenterschleifer glättet er die verzinnte Oberfläche



Fürs Grobe nimmt Krüger-Mitarbeiter **Timon Sauer die Flex**



Feinarbeit und Konturen macht er mit der Karosseriefeile

FAZIT

Die Angst vor Spachtel ist unbegründet. Moderne Spachtelmasse hat bei fachgerechter Anwendung durchaus Klasse! Selbst aufwendige Restaurierungen könnten

komplett auf Zinn verzichten und nur Spachtel verwenden. Ein Oualitätsunterschied wäre auch nach Jahren nicht zu erkennen. Aber das ist zinngraue Theorie. Verzinnen wird es trotz höherer Kosten immer geben. Es hat praktische. aber vor allem emotionale Vor-

Michael Struve

Und jetzt

wird doch

Dafür muss

Vor- und Nachteile von Zinn & Spachtel

■ Vieles spricht fürs Verzinnen. Das aufgetragene Material kann nicht schrumpfen und im Gegensatz zu hygroskopischem Polyesterspachtel bei Verletzung der Lackschicht kein Wasser ziehen. Hinzu kommt das gute Gefühl, das Blech auf traditionelle Art und Weise geglättet zu haben und sich damit der Anerkennung in Oldtimerkreisen sicher zu sein. Dass das noch häufig verwendete bleihaltige Zinn umwelt- und gesundheitsgefährdend ist, bleibt für viele eine Randnotiz. Sie verarbeiten es in den meisten Fällen ja nicht selbst.

Womit wir zum wichtigsten Nachteil des Verzinnens kommen. Wer es nicht wirklich gut kann, muss den Profi mit seinem Spezialwerkzeug ranlassen, und damit wird es teuer. Nicht wegen der Materialkosten - eine 250-Gramm-Stange Karosseriezinn kostet ebenso wie eine 250-Gramm-Dose Spachtel um die fünf Euro. Der hohe Arbeitsaufwand ist es, der die Rechnung in die Höhe treibt. Spachteln erfordert dagegen keine besonderen handwerklichen Fähigkeiten und eignet sich besonders zum Ausbessern kleiner Dellen. Der geringere Arbeitsaufwand spart Zeit und damit Geld.

So geht's

Besser nicht auf blankem Blech arbeiten, sondern dieses vorher mit Epoxi-Primer grundieren.

Der Untergrund muss in jedem Fall fettfrei und trocken sein. Vorsicht daher bei Beschlagfeuchtigkeit, die sich bildet, wenn das Auto aus der Kälte in eine warme Halle kommt.

Beim Anmischen nicht zu viel Härter nehmen. Anschließend den Spachtel zügig verarbeiten und Lufteinschlüsse vermeiden.

Den Spachtel besser mehrmals dünn als einmal dick auftragen! Das gefürchtete Schrumpfen des Spachtels resultiert in der Regel aus Verarbeitungsfehlern.

Wichtig: immer - auch beim Trocknen - genau an die Herstellervorgaben halten und das Material nicht zu dick auftragen. Ansonsten drohen Risse im Lack durch Schrumpfen des Spachtels oder abplatzende Spachtelstücke.

WKIASSIK FUNCOUR

Was macht das Team von AUTO BILD KLASSIK eigentlich privat? Das Gleiche wie die Leser: mit alten Autos spielen. Geschichten aus den Garagen der Redakteure - jeden Monat neu



Die spinnen doch bei Tilkington!

225 100 km Komplett restauriert ist mein Capri 78, allgemein Capri III genannt. Die milchig angelaufene Windschutzscheibe aber nervte noch. Classic Autoglas in Köln ist ein Spezialist, die richtige Adresse, meint man. Über den Capri Club Deutschland wurden dort zehn Scheiben geordert, eine für mich. Hersteller der Scheiben ist Pilkington – und dort begann das Drama. Die neuen Scheiben waren nämlich alle Müll. In den unteren Ecken wiesen sie einen zu geringen Neigungswinkel auf, passten nicht in die Karosserie. Classic Autoglas schickte die Scheiben zurück, Pilkington prüfte zwei Jahre (!). Fahren ohne Scheibe ist doof, also musste eine Alternative her. Der örtliche Glaser konnte aus einem Altbestand liefern. Hersteller: wieder Pilkington. Passform: okay. Aber: Die Dinger haben einen schwarzen Punkt. Hier könnte der Innenspiegel angeklebt werden. Hat's beim Capri - auch ein Bestseller jenseits des Kanals - nie gegeben. Die spinnen doch bei Pilkington! Fazit: Schütze uns vor Sturm und Wind - und Scheiben, die aus England sind!

Jan-Henrik Muche, Mercedes 190 E 2.3-16 Wechselhaft bis heiter

295 267 km Geht nicht. Geht. Geht nicht. Geht. Liegt es an Alter und Laufleistung, dass sich mein Sechzehnvau ab und an eine Auszeit gönnt? Ist er kalt, schüttelt sich der Motor nach einer halben Ewigkeit unwillig und untertourig ins Wachsein. Einmal warm, springt er an und läuft wie von der Tarantel gestochen. Was erst eine Ausnahme ist, wird langsam zur Regel – das nervt, kostet Zeit, und das ewige Orgeln fühlt sich falsch an, wie Tierquälerei. Ist der Luftmassenmesser schuld oder sind es die Einspritzventile? Alles gut. Ich tausche altes Steuergerät gegen Neuteil, es ändert sich nichts. Geht nicht. Geht. Sogar die Profis mit der Rundstreckenerfahrung zucken mit den Schultern, bis der Elektroniker den Stecker und eine Lötstelle am Benzinpumpenrelais erneuert. Das war's! Alles ist gut. Es geht wieder.



DAS GROSSE SONDERHEFT:

233 Gebrauchte im Check — mit Top-Beratung!



Außerdem im Heft

Gewinner und Verlierer:

Wir zeigen die Stärken und Schwächen aller Modelle

Auf der sicheren Seite:

Die besten Hinweise für einen umfassenden Versicherungsschutz

Gefahr durch Produktpiraten:

Sicherheitstipps zum Erkennen gefälschter Autoteile





Jetzt auch als App erhältlich!







■ **RATGEBER** Termine

Rallye Monte-Carlo Historique

Historische Rallye

Bad Homburg ist der Startort in Deutschland für die 1240 km lange Oldtimerfahrt. 27. Januar. - 3. Februar



Winter Raid **Oldtimer-Rallve**

Rund um St. Moritz in der Schweiz geht die internationale Fernfahrt für Klassiker über Berge und Pässe der winterlichen Dolomiten.

13.-16. Januar



Hier trifft sich die Szene

Die Termine zu den spannendsten Treffen, Messen und Rallyes

JANUAR

Bis 27. März: Sonderausstellung: 356 VIP - Very Important Porsches,

Hamburg, Tel. 0 40-39 99 69 67, www.prototyp-hamburg.de

13.-16.: Winter Raid, St. Moritz (Schweiz), Tel. 00 41 (0) 61-3 01 38 95, www.raid.ch

13.-17.: Historic Ice Trophy,

356 VIP Sonderausstellung

Das Museum Prototyp

in der Hamburger HafenCity ist immer

einen Besuch wert. Noch bis Ende März lockt die Sonderaus-

stellung zum Porsche 356. Für 13,50 Euro

gibt es eine einmalige

Auswahl des Kult-Klassikers zu sehen. Bis 27. März

Altenmark-Zauchensee (Österreich), Tel. 00 43 (0) 6 64-3 32 88 00. www.historicicetrophv.at

14.-17.: Interclassics.

Maastricht (Niederlande), Tel. 00 31 (0) 43-3 83 83 33, www.ic-tm.com

15.-16.: Winterrallye Steiermark.

Leoben (Österreich), Tel. 00 43 (0) 676-4 15 43 00. www.winterrallve.at

16.: Winterteilemarkt,

Magdeburg, Tel. 03 51-3 36 06 66, www.oldtimer-teilemaerkte.de

16.-17.: VW Käfer-Wintertreffen.

Herford, Tel. 0 52 21-6 69 76, www.vw-kaefer-wintertreffen.de

16.-17.: Oldtimerbörse.

Rosmalen (Niederlande), Tel. 00 31 (0) 73-5 23 33 01. www.oldtimerboerse.net

16.-17.: MotoTechnica.

Augsburg, Tel. 0 90 81-79 92 39, www.mototechnica.de

19.-23.: Legends Winter Classic,

Oberjoch, Tel. 0 81 45-9 97 97 73, www.legendswinter-classic.de

22.-24.: Kärntner Schneerallye,

St. Urban (Österreich), Tel. 00 43 (0) 6 64-5 02 34 29. www.kmvc.at

23.: Schauinsland Klassik,

Freiburg, Tel. 07 61-3 68 82 41, www.schauinsland-klassik.de

23.-24.: Oldtema,

Erfurt, www.oldtema.de

27.1.-3.2.: Rallye Monte-Carlo Historique,

Bad Homburg, Tel. 0 03 77 (0) 93-15 26 00, www.acm.mc

Anzeige





150 www.autobild-klassik.de | Nr. 2 · Februar 2016



30.-31.: Salone d'Inverno,

Ferrara (Italien), Tel. 00 39 (0) 4 25-07 40 89, www.autoemotodelpassato.com

FEBRUAR

3.-7.: Rétromobile.

Paris (Frankreich). Tel. 00 33 (0) 176-77 11 11, www.retromobile.com

5.-7.: Bremen Classic Motorshow,

Bremen, Tel. 04 21-3 50 50. www.classicmotorshow.de

7.: Winterteilemarkt,

Cottbus, Tel. 03 51-3 36 06 66, www.oldtimer-teilemaerkte.de

12.-14.: Automotoretrò.

Turin (Italien), Tel. 00 39 (0) 11-35 09 36, www.automotoretro.it

17.-21.: AvD-Histo-Monte,

Mainz, Tel. 07151-6048601, www.avd-histo-monte.com

18.-21.: London Classic Car Show,

London (England), Tel. 00 44 (0) 33 00-55 57 40, www.thelondonclassiccarshow.com

19.-21.: Rallye "Rund um Schotten",

Schotten, Tel. 0 6172-6819898, www.hessen-asc.de

20.: Oldtimerteilemarkt,

Riesa, Tel. 03 51-3 36 06 66, www.oldtimer-teilemaerkte.de

27.: Winterteilemarkt.

Riesa, Tel. 03 51-3 36 06 66, www.oldtimer-teilemaerkte.de

28.-1.3.: Winterrallye Seegefrörne,

Reichenau, Tel.0176-80746475, www.oldtimer-am-see.de

MÄRZ

4.-6.: Antwerp Classic Salon,

Antwerpen (Belgien), Tel. 0 24 07-173 00, www.siha.de

5.: Classic Stammtisch,

Bremen, Tel. 04 21-2 78 75 71, www.schuppeneins.de

5.-6.: OSNA-Oldies.

Osnabrück, Tel. 0173-6777765, www.osna-oldies.de

7.-8.: Oldtimer- & Teilemarkt,

Kirchhaslach, Tel. 08333-925246, www.oldtimerfreunde-unterallgaeu.de

12.-13.: US-Cars Bikes & Kustom.

Lörrach. Tel. 0 76 21-9 40 92 80. www.messe-loerrach.de

12.-13.: Technorama.

Kassel, Tel. 07 31-18 96 80, www.technorama.de

17.-20.: Retro Classics,

Stuttgart, Tel. 07 11-18 65 00, www.retro-classics.de

19.-20.: Oldierama.

Lörrach, Tel. 0 76 21-9 40 92 80, www.messe-loerrach.de

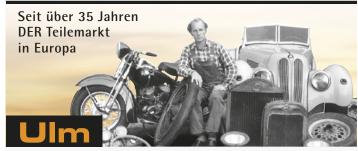
19.-20.: Oldtimerteilemarkt,

Fribourg (Schweiz), Tel. 00 41 (0) 26-4 67 20 00, www.oldtimer-teilemarkt.ch

Iechnorama Der Oldtimermarkt in Europa



12. + 13. März 2016 Messe Kassel 32. Oldtimer-Teilemarkt & Motorradspezial



07.+08. Mai 2016 Messe Ulm 38. Oldtimer-Teilemarkt & Schlepperhalle-/Treffen

www.technorama.de



Die Auto-Instanz.

scannen und



■ "Wie ein fernes Versprechen von Glück, Wohlstand und Anmut muss der Luxus-VW inmitten staubgrauer deutscher Trümmerwüsten gewirkt haben", schrieb AUTO BILD KLASSIK über das Hebmüller Cabrio. Ein glamouröses Stück Freiheit aus dem Hebmüller-Karosseriewerk in Wülfrath. Sagenhafte 7500 Mark teuer, gebaut für die ersten Gewinner und Glücksritter der jun-

gen Republik und die Töchter der oberen Gesellschaft. Mit voll versenktem Verdeck und lang gezogenem Heck sah der luftige Hebmüller dynamischer aus, als er tatsächlich war. Zeitgenossen mussten mit dem 24,5-PS-Boxer die Illusion vom echten Sportwagen am Leben halten. Weil die Fabrik abbrannte, wurden statt der geplanten 2000

Stück nur 696 gebaut, die heute in gutem Zustand sechsstellig kosten. Minichamps widmet dem schönsten Käfer Cabrio nun ein mit viel Gefühl umgesetztes 1:18-Denkmal in Resin, zusammengebaut aus 80 Teilen und im Detail ein Traum. Für 159,95 Euro fährt die Erinnerung an die Aufbruchszeit der jungen Bundesrepublik gratis mit.





Wer Hebmüller fuhr, hatte es geschafft. Der Mini von Minichamps glänzt in der damals serienmäßigen Zweifarbenlackierung, Türtafeln und Sitze sind mit dem gleichen Kunstleder bezogen, das Besatzungs-Nummernschild von 1949 ist historisch korrekt: BR steht für Britische Zone Rheinland, 640 für Wuppertal und Umgebung

TOP TENS



1 Volvo 144, 1970 Hersteller: BoS-Models Maßstab: 1:18 Resine, Fertigmodell Preis: 99.95 Euro

2 Horch 930 V Cabriolet, 1937 Hersteller: Ricko

Hersteller: Ricko Maßstab: 1:18 Metall/Kunststoff

Fertigmodell. Preis: **89,95 Euro**

Der Traumwagen der Dreißiger kostete damals stattliche 10 100 Reichsmark. Er trug den ersten erfolgreichen V8 aus deutscher Produktion unter der Haube, weltweit soll es nur noch 250 Stück geben.



3 Opel Corsa A GSI, 1990

Hersteller: BoS-Models Maßstab: 1:18 Resine, Fertigmodell Preis: **99,95 Euro**



4 Horch 851 Pullman, 1935

Hersteller: Ricko Maßstab: 1:18 Metall/Kunststoff, Fertigmodell Preis: **89.95 Euro**



5 VW T1, Porsche-Pritsche, 1965

Hersteller: Premium ClassiXXs Maßstab: 1:18, Resin Fertigmodell, Preis: **179,95 Euro**



6 Opel Admiral, 1938

Hersteller: BoS-Models Maßstab: 1:18 Resine, Fertigmodell Preis: **99,95 Euro**



7 Willys Jeep, 1945

Hersteller: Welly Maßstab: 1:18 Metall/Kunststoff, Fertigmodell Preis: **44,95 Euro**



8 Ford Mustang Coupé, 1964

Hersteller: Welly Maßstab: 1:18 Metall/Kunststoff, Fertigmodell Preis: **44.95 Euro**



9 Citroën 2CV6, 1983

Hersteller: Welly Maßstab: 1:24 Metall/Kunststoff, Fertigmodell Preis: **14.95 Euro**



10 vw T2a Pritsche, 1967

Hersteller: Premium ClassiXXs Maßstab: 1:43 Metall/Kunststoff, Fertigmodell Preis: **39,95 Euro**

* Die beliebtesten Klassik- und Youngtimer-Modelle privater Sammler basieren auf den monatlichen Verkäufen von Model Car World in Flörsheim, dem größten Modellauto-Händler Europas. www.modelcarworld.de

Der hieder-brave Revoluzzer



VW Golf III GTI von Norev Selten wurde Leistung so bieder-brav verpackt wie einst beim Golf III GTI von 1991. Norev zeichnet den stillen Revoluzzer jetzt als Dreitürer in 1:18 mit feinen Speichenrädern nach. Das Fahrwerk federt – natürlich sportlich straff. **57,90 Euro**



MB 220 SE, Porsche 356 von Schuco Comeback der Microracer mit Aufzugmotor. Limitiert auf 1000 Stück. 49,90 Euro



Audi Quattro Pikes Peak von Top Marques Limitiert auf 100 Stück und in Topqualität geht der Racer an den Start. **219,90 Euro**



Lamborghini 350 GT von CMR Das neue Label bringt zudem noch die MB Stromlinie W 125 und den Aston Martin DBS. 99.95 Euro



Büssing 800 von Brekina Sattelzugmaschine mit Kohlenkuli-Auflieger im Dienste der Deutschen Bundesbahn. Circa **25 Euro**

DIE Meldung DES MONATS



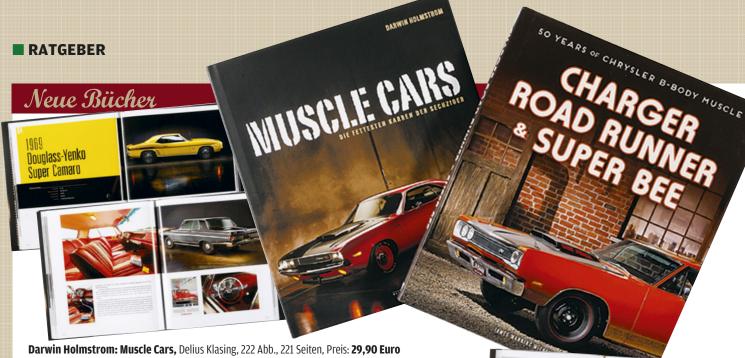
So tankte Deutschland auf

► Der Liter Benzin kostete 60 Pfennig – und die Spritmarke hieß Gasolin. 3500 Tankstellen hatten in den 60er-Jahren rot-weiß geflaggt.

An diese unbeschwerten Autozeiten erinnert Wiking mit einem kompletten Set. Die limitierte Edition "Nimm Dir Zeit für Gasolin" ist für **44,99 Euro** jeden Cent wert.

Hier finden Sie die Modelle:

www.modelcarworld.de www.minichamps.de www.wiking.de www.norev.com www.topmarquescolletibles. www.schuco.de www.brekina.de www.ck-modelcars.de



Tiefgang ★★★★☆ Lesevergnügen ★★★☆☆ Optik ★★★★☆

Panoptikum der Wildwagen

■ Zum Anbeißen plastisch sehen sie aus. Wie zuckerglasierte Zahnschmelzzerstörer, gebettet in Lakritze. Nur dass die Dinger auf den Fotos in "Muscle Cars" keine Süßwaren sind, sondern die seltensten Vollfett-Amerikaner der Welt. Von einigen gab es gar nur eine Handvoll. Fotografiert hat Randy Leffingwell sie mit der sogenannten Light-Painting-Methode: Hierzu muss er mehrmals in einem abgedunkelten Raum mit einer Lampe in der Hand ums Auto laufen und diese Bilder anschließend mittels Photoshop übereinanderlegen. Ein Mordsaufwand. Und ein Versuch: "Einige Motive waren derart misslungen, dass sie nicht den Weg ins Buch fanden. Andere grenzen schlicht und ergreifend an Wunder." Der Leser merkt davon nichts und blättert mit

Wonne. Denn einen Haken hat das Buch: Darwin Holmstroms Texte lassen sich zwar selektiv lesen. aber nur mit Vorkenntnissen wirklich genießen. "Charger, Road Runner & Super Bee" ist da ganz anders: James Manning Michels hat mit "50 Years of B-Body Muscle" ein viel breiteres Thema. Außerdem besitzt er die seltene Gabe, den Leser in eine Erzählung hineinzuziehen - und den unterhaltsamen Ton auch durchzuhalten. Obwohl komplett auf Englisch, kann der Leser in die Geschichte der Muscle Cars aus dem Chrysler-Konzern eintauchen, die für den Konzern mit einem böse verkorksten NASCAR-Jahr 1963 begann. Nachschlagen lässt sich in beiden Büchern zwar nicht viel - doch was wirklich fehlt. ist der Soundtrack!



James M. Michels: Charger, Road Runner & Super Bee, Motorbooks, 226 Abb., 224 S., Preis: ab 35 Euro

Tiefgang $\star \star \star \star \star \Rightarrow$ Lesevergnügen $\star \star \star \star \star \star$ Optik $\star \star \star \star \star \Rightarrow$



Aus dem Leben eines Ingenieurs

Eine Uhlenhaut-Biografie war lange überfällig. Verstörend ist aber, wie die Autoren mit seiner Rolle während der Nazi-Zeit umgehen: Seit 1933 war Uhlenhaut Mitglied der Motor-SS, 1944 wurde er technischer Direktor des Rüstungsbetriebs Altpaka (Böhmen). Da keine Aussage für oder wider den Nationalsozialismus bekannt ist, sehen ihn die Autoren als "unpolitischen Menschen".

"Ich wollte nie etwas anderes als Ingenieur werden", klingt da fast wie eine Rechtfertigung.

Wolfgang Scheller, Thomas Pollak: Rudolf Uhlenhaut - Ingenieur und Gentleman, Heel, 254 Abb., 200 Seiten, Preis: **49,95 Euro**

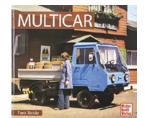
Tiefgang ★★★☆☆ Lesevergnügen ★★★★☆

Umberto di Paolo: Alfa Romeo 75, Heel, 480 Abb., 207 Seiten, Preis: 39,95 Euro

Mailänder Keilform

■ Für Umberto Di Paolo ist der Alfa 75 ..ein Auto. das die Freude, es zu betrachten, es zu besitzen und es zu fahren, vollkommen macht". In seine Typengeschichte fällt der Leser dennoch etwas unvermittelt rein, erfährt aber, gut strukturiert, alles über die einzelnen Modelle und ihre Technik. Und vieles über den 75 im Motorsport. Ach ja, eine Kaufberatung ist auch drin.





Frank Rönicke: Multicar, Motorbuch Verlag, 160 Abb., 95 Seiten, Preis: 12.95 Euro

Glotzäugiger Alleskönner

■ Als einzige Fahrzeugmarke der Ex-DDR überlebte Multicar die Wiedervereinigung und fertigt bis heute Kleinst-Nutzfahrzeuge. Vom Leiterwagen bis zum "Grobfutter-Verteilfahrzeug für Schweinemastanlagen" werden hier fast alle Varianten vorgestellt. Historische Fotos und Prospektauszüge illustrieren den faktenorientierten Text.



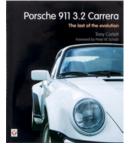
Liebe zum Großraumwagen

■ Der Bulli-Wahn grassiert. Nicht nur in Deutschland, sondern überall. Für manchen mag das befremdlich sein; der VW-ver-

bundene Delius Klasing Verlag nennt das Phänomen aber eine "Liebesgeschichte mit immerwährendem Happy End". Ja, das passt zu dem Chinesen, der statt eines Neuwagens einen gelben T3 liebhat. Genauso wie zum "Akustik-Umweltforscher", der mit seinem T1 die Natur erkundet. Der Bulli ist sich seine eigene Welt - und noch nie hat ein Buch das so vieldeutig zum Ausdruck gebracht: Der bemerkenswert geschmacklose Woodstock-Samba von Motorworld-Chef Andreas Dünkel ist da schnell zugunsten echter Hippie-Bullis weggeblättert.

Edwin Baaske (Hg.): Bulli Love, Delius Klasing, 183 BULLILOVE Abb., 200 Seiten, Preis: 49,90 Euro

Tiefgang ★★★☆☆ Lesevergnügen ★★★★★ Optik ★★★★☆



Nerdiges für Porsche-Fahrer

■ Den Liebhabern des letzten 911-G-Modells gilt dieses neu aufgelegte Werk schon seit 2005 als Nachtlektüre. Da es nur die Jahre 1984 bis 1989 umfasst, ist es einerseits mit Daten, Details und "prices in deutschmarks" gut gefüllt. Es geht jedoch auch auf die Geschichte ein und erklärt sogar, wie der Carrera fährt - auf Stra-Re und Rennstrecke (komplett auf Englisch).

Tony Corlett: Porsche 911 3.2 Carrera - The last of the evolution, Veloce, 120 Abb.. 158 Seiten. Preis:

ab 35 Euro Tiefgang $\star \star \star \star \star$ Lesevergnügen ★★★☆



Halwart Schrader: BMW 3er.

Motorbuch Verlag, 514 Abb., 240 Seiten. Preis:

Tiefgang $\star \star \star$

34,90 Euro

Buch mit Wertverlust

■ Sind wir einfach mal großzügig und erkennen an, dass Halwart Schrader als erfahrener Auto-Autor und Ex-BMW-Mann die besten Voraussetzungen mitbringt, um ein Buch über den 3er zu schreiben. Doch typografische Nachlässigkeiten, zu klein geratene Bilder, sorgloses Korrektorat und entsetzliche Tuning-Schlurren am Kapitelanfang machen dem Verlag keine Ehre.





Ein runder Geburtstag, dazu der erste dreistellige, was für ein Anlass! Doch einer Marke kann man schlecht gratulieren. Also feiern wir das, was hinter dem Welterfolg steht – eine Geschichte, die etwas weniger linear verlief als die vieler anderer Konzerne. Hier kommen die Fakten, die Sie kennen sollten

■ Ein BMW ist keine Ver-

nunftentscheidung, noch nie

war er das. Es sind die anderen,

die mit "Das Beste oder nichts"

werben, mit "Vorsprung durch Technik" oder einfach mit "Das



Die 10 weitreichendsten

Entscheidungen

Immer wieder bricht BMW mit dem, was üblich war - und hat damit häufig Erfolg



Das erste Auto

1929

Bis in die späten 1920er-Jahre baut BMW nur Flugmotoren und Motorräder. Das ändert sich im März 1929: Der erste BMW, der ein Auto ist, verlässt das Werk in Berlin-Johannisthal. BMW 3/15 PS DA 2 heißt der in Lizenz gefertigte Kleinwagen, ein weiterentwickelter Austin 7.

Zurück in die Luft

Nach Ende des Ersten Weltkriegs setzt BMW zunächst auf Eisenbahnbremsen und universell einsetzbare Motoren. Doch in den frühen 1920ern erkennt das Unternehmen schnell die Chance, die der nun einsetzende Boom der zivilen Luftfahrt bietet.

Motorräder für neue Wege

BMW wagt Neues: Der Motorradbau verspricht ein lukratives Geschäft, schließlich steigt in den frühen 1920er-Jahren der Wunsch der Menschen nach Mobilität. So bietet BMW ab 1923 die R 32

mit BMW-Logo. Der Erfolg der Maschine auch im Motorsport, zeigt: eine gute Entscheidung!

Geh mit der Zeit - fahr BMW



Go West

In den 90ern locken die USA: Vor allen anderen Herstellern des Topsegments wagt BMW den Bau eines Werkes jenseits des Atlantiks. Es entsteht in Spartanburg, South Carolina. Der Standort hat sich gegen rund 250 Mitbewerber durchgesetzt. BMW startet in den USA zudem ein neues Modell, den Roadster Z3.



Erfolg mit dem Motocoupé

In den kargen Nachkriegsiahren finden erst Motorräder Käufer, dann Kleinwagen. BMW gelingt ein Coup: Aus Italien holt man ein von Iso entwickeltes Rollermobil, baut es als Isetta in Lizenz mit dem Motorradmotor der R 25. Als Motocoupé wird es zur Ikone des Wirtschaftswunders.



Immer sportlicher war BMW in den 1960er-Jahren geworden und hatte wieder Anschluss im internationalen Motorsport gefunden.

Dieses Image soll nun gestärkt werden: Am 24. Mai 1972 entsteht mit der



BMW Motorsport GmbH die Keimzelle vieler Erfolge der 1970er-Jahre, Das Tochterunternehmen widmet sich mit dem 3.0 CSL dem Tourenwagensport und

entwickelt später die sportlichen M-Modelle.



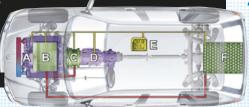
Als 1983 der 524td kommt, schütteln BMW-Fans die Köpfe. Sie fassen es nicht, dass unter der Haube ein Selbstzünder nagelt. Doch die Entscheidung steht - und nach einer etwas zähen Früh-



Freude am Sparen

Den Zielkonflikt zwischen Fahrspaß und ökologischer Verantwortung versucht BMW ab 2008 unter dem Begriff **Efficient Dynamics** aufzulösen.

Das Maßnahmenpaket und Innovationsprogramm bündelt verschiedene Technologien, die beim Spritsparen helfen.



Die große Trendwende

Orientierungslos fährt BMW in die 1960er. Weder Isetta noch Barockengel können in die Zukunft weisen. Da besinnt sich die Marke auf eine alte Tugend: sportliche, hochwertige, moderne Autos zu bauen. So entsteht die Neue Klasse, wie der 1961 vorgestellte BMW 1500 bald genannt wird. Sie wird zum Volltreffer, gewinnt Tests und Trophäen - und das Herz vieler Kunden. Für BMW der entscheidende Schritt in die Zukunft.





Doch, das geht (II): Frontantrieb 2014

BMW stand stets für diesen traditionellen Wert im Automobilbau: Der Antrieb ist hinten, allenfalls 4x4 kommt als Alternative infrage. 2014 folgt der Sinneswandel: Mit dem **2er Active Tourer kommt erstmals** ein BMW mit Vorderradantrieb auf den Markt (noch dazu ein Van!). Die Fans ächzen, doch viele Kunden

greifen zu.

Wachstum, Schritt 1

Nur sieben Jahre nach dem Fast-Zusammenbruch von 1959 ist BMW so erfolgreich, dass die Werkskapazitäten knapp werden. Der kleine Hersteller Glas in Dingolfing dagegen braucht dringend Geld. BMW übernimmt. Glas soll erhalten bleiben, eigentlich. Doch die Absatzzahlen brechen ein, und die Marke wird geschluckt.



In Zukunft Wasserstoff 1975

Schon Mitte der 1970er-Jahre erforscht BMW alternative Antriebsenergien. Wasserstoff scheint eine Lösung zu sein, erste Fahrzeuge werden zur Erprobung gebaut - wie ein 520 (E12), der ab 1979 neue Erkenntnisse liefert. 2000 und 2009 folgen weitere Feldversuche, aber Wasserstoff setzt sich bisher nicht durch.





Voll aufs i

Mit BMW i entsteht 2010 eine eigene Marke. Unter dem neuen Markenzeichen bündelt BMW inzwischen alles, was mit Elektromobilität zu tun hat. Den Anfang machen der BMW i3 (Foto) als kompakter Viersitzer und der i8 als Plug-in-Hybrid. Seit 2013 werden beide im Werk Leipzig in Serie gebaut.

1994 Wachstum, Schritt 2

Zu klein zu sein, kann Probleme mit sich bringen. BMW bangt Anfang der 1990er-Jahre um seine Zukunft, weil das eigene Modellprogramm vieles nicht bietet, was der Weltmarkt fordert. 1994 greift BMW in England zu und kauft die Rover Group mit insgesamt 15 Marken, darunter Rover, Land Rover, Mini und MG. Doch die Unternehmen wachsen nicht zusammen.

Die 10 mutigsten Projekte

Manchmal mutet es wie Harakiri an, was die Münchner wagen. Doch nach einem kurzen Schleudern geht's meistens weiter voran



Der Mensch-Maschine-Rekord

Es ist die Zeit der großen Autobahn-Geschwindigkeitsrekorde. Mit dabei: Ernst Jakob Henne und sein "Ei", wie die voll verkleidete 500er-BMW gerufen wird. Am 28. November 1937 passt alles: Henne rast mit **279,503 km/h** über den fliegenden Kilometer - ein Rekord, der fast 14 Jahre hält.



Die Neudefinition des Motorrads

Die großen Motorradzeiten sind vorbei, die Nachfrage sinkt. BMW hat eine Idee: die R 80 G/S, eine große Zweizylinder-Enduro für alle Einsatzzwecke. Sie überzeugt im Gelände ebenso wie auf der Straße, was die Presse begeistert applaudieren und die Kunden kaufen lässt. BMW übertrifft sein Absatzziel leicht um das Doppelte.

Große Pläne mit dem Kleinen

Nur eine Marke hat bei BMW das Rover-Debakel überlebt: Mini. Zu wichtig scheint den Verantwortlichen, eine kompakte Frontantriebsplattform im Konzern zu halten - und der New Mini war

1999 schon weit gediehen. Um den 1999 Kleinen für die Zukunft zu rüsten, setzt BMW auf Lifestyle und Premium. Mit großem Erfolg,

wie sich später herausstellt.



Turbo ab Werk

Leistung bietet er satt - wenn das tiefe Turboloch erst überwunden ist: Dann wird der aufgeladene Nullzwo (170 PS) richtig böse. Kenner frohlocken. Ernste Probleme dagegen bereiten die politischen Umstände: Zeitgleich mit dem Baubeginn des 2002 turbo schlittert die Welt in ihre erste große Ölkrise.

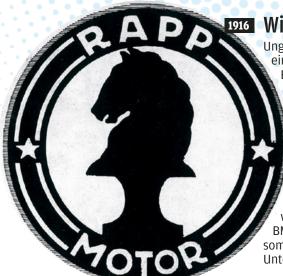


und Bergrennen. Dann setzen immer mehr Privatfahrer auf BMW. Das Werk versteht den Wink und die Wirkung der Auftritte: Mit Nachdruck engagiert sich BMW zunehmend im Motorsport.

Aufbruch in die Oberklasse

Der Krieg ist vorbei, BMW will wieder anknüpfen an die Tradition der Großwagen. Mit enormer Anstrengung werden drei 501 gebaut - Premiere ist in Frankfurt 1951. BMW ist zurück! Der wirtschaftliche Erfolg bleibt je-





1916 Wirrwarr am Anfang

Unglaublich, was am Anfang für ein Durcheinander herrscht. Es geht um Flugmotoren und drei Firmen: Dörhöfer. Schneeweis und Rapp, Letztere später in BMW umbenannt. Daneben gibt es die Bayerischen Flugzeugwerke (BFW), die aus dem 1916 gegründeten Gustav-Otto-Flugzeugwerk hervorgehen. Auf dieses wird schließlich der Name BMW übertragen. Rapp gilt somit als Keimzelle des heutigen Unternehmens BMW. Puhhh...



Luftfahrt auf Schienen

Motoren, die Flugzeuge durch die Luft tragen, können auch anderes antreiben, weiß man bei BMW - und baut einen Motor des Typs BMW VI in den **Schienenzeppelin** ein. Das V12-Aggregat hat stolze 46,9 Liter Hubraum, leistet bis zu 700 PS bei nur 1700 Umdrehungen und treibt die rasende Zigarre bei Berlin auf 230 km/h. Ein Weltrekord, der 24 Jahre Bestand hat.

Familien-Fehde

1945 enteignet die sowjetische Militäradministration die Eisenacher Werksanlagen. Weitergebaut wird trotzdem, Motorräder und



Die 10 bewegendsten Wettergebaut wird trotzdelfi, Motoria der und Automobile. Wo ist BMW nun zu Hause. In Eisenach? In München? Geschickt konstruierte Klagen erzwingen die Namensänderung in Eisenacher Motorenwerk, kurz EMW. Ohne Legenden können 100 Jahre ziemlich langweilig sein. Doch keine Sorge: Bei BMW war seit 1916 mächtig was los

Es war kein **Propeller im Spiel**

Oder doch? Fakt ist. dass 1917 das BMW-Logo mit den baverischen Farben entsteht. Doch 1929 zeigt die Werbeabteilung das

1917

Logo erstmals als sich drehenden Propeller (Heft



Typisch BMW, die Niere und die Form: Wie ein geschrumpfter 501 tritt der BMW 531 auf. Der Kleinwagen mit Motorrad-Boxer soll den Neuanfang des Automobilbaus in München markieren. Dann blasen die Chefs das Projekt ab: Nur größere Autos seien der Marke würdig.



Testen Sie selbst:

Adenauers Hut



1965 Ein Satz für alle Zeiten

"Mehr denn je … BMW" heißt der einschwörende Markenslogan, bevor die Düsseldorfer Agentur Werbe-Gramm die Botschaft Aus Freude am Fahren erfindet. 1973 fällt das Wörtchen "aus" weg, sonst hat sich nichts geändert: Bis heute steht der zeitlose Satz.

Die dünne Luft ganz oben 2003

Volkswagen und BMW rangeln ab 1997 um Rolls-Royce. Unfassbar: VW hatte vom Werk bis zur Kühlerfigur (Bild) alles gekauft, nur den Markennamen nicht. Den sichert sich kurzerhand BMW. Ein grandioser Coup! Als Folge trennen sich die Wege von Bentley und Rolls-Royce, die seit 1931 zusammengehören. Volkswagen behält Bentley, BMW bekommt Rolls-Royce.



Schnell am Start 1946

Bereits 1947 baut der ehemalige BMW-Rennleiter Ernst Loof den **BMW-Veritas** auf Basis eines Vorkriegs-328. Der schnelle Sportwagen hat international einen solchen Erfolg, dass BMW kurzerhand die Nutzung des Markennamens verbietet - aus Sorge, Kunden zu verlieren.



Der Leise-Läufer 1972

Mit dem 1602e testet BMW erstmals die Elektromobilität. Flüsterleise und abgasfrei stromern die 44 PS starken Elektro-02 60 Kilometer weit. Damit eignen sie sich ideal für den Einsatz bei den Olympischen Spielen: Die sauberen BMW begleiten Geher und Marathonläufer bei ihren Rennen.



Die 10 tollsten BMW

die nie in Serie ginge

Ja, BMW baut viele Autos, die begeistern. Wir hätten uns dennoch ein paar mehr gewünscht. Diese hier zum Beispiel!



So grell sind die 90er: BMW probiert diese Mischung aus Gokart und Buggy, ein Konzept, das jede Menge Fahrspaß verspricht - auf Fahrwerk und Motorisierung wäre Verlass gewesen bei den Münchnern. Schade, dass die Nische für den Just 4/2 dann doch zu eng ist.



Kaum ist der Stolz des Hauses, der V12-Motor, in Produktion, widmen sich die Konstrukteure dem nächsten Projekt: einem 16-Zylinder-Triebwerk mit dem Codenamen Goldfisch, Doch für einen Serieneinsatz ist der V16 nicht gedacht.



BMW Turbo 1972

1972: München feiert Olympia, BMW zeigt stolz seine neue Konzernzentrale - und den BMW Turbo, ein Experimentalfahrzeug. Ja, er legt großen Wert auf Sicherheit und bietet viele neue Ideen. Aber vor allem sieht er scharf aus - ein Vorbote des M1. Danke, Paul Bracq!

BMW R7 Wer glaubt, dass Motorräder in den 1930ern

hauptsächlich Transportmittel sind, hat

recht. Und dennoch gibt es Träume auf

Stromlinie, die nach Tempo aussieht

und optisch verführt. BMW belässt

es bei einem Prototyp, weil eine

Serienfertigung zu teuer würde.

zwei Rädern: Die BMW R7 ist so einer. Im Stil des Art déco, mit einer



BMW GINA Light Vision

Zur Eröffnung des BMW Museums präsentiert BMW eine Studie, die zu leben scheint. Wie ein Tier öffnet **GINA** ihre Augen. Der Trick: Sie ist mit einem flexiblen Hightech-Gewebe umhüllt, dessen Form über die darunterliegende Gitterstruktur verändert werden kann. Nichts ist mehr statisch, selbst die Karosserie nicht. Übrigens: GINA steht für Geometrie und Funktionen in n-facher Ausprägung.



1939 BMW 328 Touring Coupé

Herrliches aus zwei Welten vereint dieses Coupé: Unter dem stromlinienförmig geformten Alublech des italienischen Karosserieschneiders Touring steckt die sportliche 328-Technik. Einstige Zweckbestimmung: Siegen, zum Beispiel bei der Mille Miglia.



1956 BMW 520 Combiwagen

Mit modischer Reling, abgesetztem Dach und Flossen: In einer Zeit, in der das BMW-Programm nur aus Isetta und Barockengel bestand, wäre der "Mittelwagen" eine spannende Ergänzung gewesen. Wie hätte sich BMW mit diesem frühen Lifestyle-Kombi wohl entwickelt?



BMW 207

Der BMW Z07 ist eine Studie, die es ausnahmsweise in die Serie geschafft hat - als Z8. Doch neben diesem Roadster, der den legendären BMW 507 der 1950er-Jahre feiert, entsteht auch ein Coupé-Entwurf. BMW verfolgt ihn nicht weiter. Schade. diese Variante hätte den offenen Z8 bestens ergänzt.



BMW 2002 GT4 Coupé Frua

Pietro Frua, der als Designer für Glas tätig war, arbeitet sich förmlich ab an BMW: Weit über ein Dutzend Entwürfe, meist Coupés, zeichnet und baut er auf der Basis von Serienmodellen. So auch diesen zauberhaften BMW 2002 GT4, ein 2+2-sitziges Coupé, das 1969 in Paris seine Premiere erlebt. Doch BMW bleibt kühl, lehnt ab.



2011 BMW 328 Hommage

Sein Ideal ist der leichte, schnelle, siegreiche 328, jedoch zeitgemäß dank modernster Materialien und Technik. Für die BMW-Designer um Adrian van Hooydonk ist diese **Hommage** an das Original eine lustvolle Fingerübung. Und wir dürfen noch mal im Gestern schwelgen. Leider nur platonisch.

. ■ REPORT 100 Jahre BMW

Franz Josef Strauß

Er war Ur-Bayer, Verteidigungsminister, Landesvater - und BMW-Fan. Franz Josef Strauß, der 1988 starb, fährt 1973 auf einer R 60/5 vor der Firmenzentrale vor. Ohne Helm - aber wer wollte ihm das damals verbieten? Aktuell gibt es Vorwürfe, Strauß habe sich bestechen lassen, unter anderem von BMW.



Elvis Presley

Es ist der 20. Dezember 1958: Elvis Presley, als Soldat gerade in Deutschland stationiert, übernimmt in Frankfurt einen weißen BMW 507. Später lässt er ihn rot umlackieren - der Kussspuren wegen, die von den Lippenstiften seiner weiblichen Fans stammen.



Die 10 bekanntesten

BMW-Fahrer

Von der Isetta über den 507, vom Nullzwo bis zum Z8: Diese Prominenten nahmen gerne in BMW-Cockpits Platz

James Bond

Im Geheimdienst Ihrer Majestät ist BMW einige Male unterwegs. James Bond, dargestellt von Pierce Brosnan, fährt in dem Streifen "Die Welt ist nicht genug" (1999) einen titangepanzerten und raketenbestückten silbernen Z8. In früheren Bond-Episoden hatten bereits ein 750iL und ein 73 ihre Finsätze.



Ottfried Fischer

Ein 635 CSi ist der automobile Star der Krimiserie "Der Bulle von Tölz" (1995 bis 2009). Ottfried Fischer spielt Hauptkommissar Benno Berghammer am Steuer des Coupés, das eine Besonderheit hat: Der Beifahrersitz fehlt.



T. C. Boyle

Als überaus erfolgreichem Bestsellerautor bleibt US-Schriftsteller T. C. Boyle (67; aktuell: "Hart auf hart") die freie Autowahl. Die nutzt er, indem er BMW 3er kauft - einen 320i. einen 328i und zwei M3, wie er der Zeitung "Die Welt" verriet. Ein echter Auto-Aficionado, der gerne Gas gibt und dazu auch steht: "Ich bin ein Krieger der Straße."



Erik Ode

Der Mann, der von 1969 bis 1976 "Der Kommissar" ist, ermittelt in München - natürlich im BMW. Erik Ode (1910-1983, Mitte) fährt zunächst "Neue Klasse", später die große Limousine E3.



Curd Jürgens

Den Schal lässig um den Hals geschlungen, Zigarette in der Hand: Curd Jürgens (1915-1982) ist ein international enorm erfolgreicher Schauspieler, zudem ein mondäner Gentleman. Passt zu so einem die kleine Isetta? Nicht wirklich. Privat fährt Jürgens auch BMW, aber größere, zum Beispiel den noblen 503.



Gerd Müller

Er ist der "Bomber der Nation", Rekordtorschütze und Fußball-Weltmeister, dem 1974 der entscheidende Treffer gelingt: Gerd Müller erreicht als Sportler alles, was zu erreichen ist. Und fährt einen BMW 2002.

Hans-Joachim "Strietzel" Stuck

Noch bevor er ab 1971 als Werksfahrer für BMW startet. gewinnt der erst 19-jährige "Strietzel" mit Kopilot Clemens Schickentanz das erste 24-Stunden-Rennen auf dem

Nürburgring - am Steuer eines Koepchen-BMW mit Zweilitermotor, 1998





Als TV-Oberinspektor Stephan Derrick feiert Horst Tappert (1915-2008) weltweit Erfolge. Seine Dienstwagen (siehe Seite 40) passen zum Drehort München: Bereits in "Waldweg", der ersten Folge 1974, sind er und Assistent Harry Klein (Fritz Wepper) in einem 5er der Baureihe E12 unterwegs. Später steigen die beiden Ermittler auf den Nachfolger E28 und den 7er um.



Der luftigste BMW

Der Roadster ist mausetot in den 80ern - so tot, dass sie ihn in München wachkitzeln wollen: Der **Z1**, der 1987 auf der IAA steht, interpretiert das Thema völlig neu. Versenkbare Türen. Kunststoff-Karosserie. Frontmittelmotor, aufwendige Hinterachse: BMW kennt den Wert attraktiver Zutaten. 8000 Exemplare entstehen.





Die 10 extremsten BMW

Für Fahrzeuge, die etwas spezieller sind, hatte BMW schon immer ein Händchen. Wir zeigen sie hier - neben den größten Erfolgen



1955 Der Serien-BMW

das des 507.

aus der Feder von Albrecht Graf Goertz.

mit der geringsten Stückzahl

Selbst, wenn wir Serie 1 und 2 zusammenzählen

und die Rechtslenker dazuaddieren: Mehr als 139 Ex-

Sündhaft teuer ist das elegante Modell, das schon

damals 190 km/h schafft. Sein Design stammt, wie

emplare sind vom 503 Cabriolet nicht entstanden.

2000 Der oder die skurrilste BMW

Zwei Räder, doch ein Dach über dem Kopf. Kein Helm, dafür ein Gurt. Und ein Scheibenwischer! Auf ein solches Motorrad muss man erst mal kommen. Der BMW C1 ist letztlich die Fortsetzung der Isetta mit anderen Mitteln. Der Erfolg bleibt jedoch aus: Das ungewöhnliche Konzept verfolgt BMW nicht weiter.



Die erste BMW-Lizenz

Die Firma AFN montiert als England-Importeur bereits 1934 BMW-Sportwagen und bietet sie als Frazer-Nash BMW an. Nach dem Zweiten Weltkrieg übernimmt Bristol das Unternehmen: Der Bristol 400 entspricht dem BMW 327.

Der wertvollste BMW

dass durch diese Aktion nicht nur der wertvollste BMW, sondern vielleicht das wertvollste Auto aller Zeiten ensteht. Schließlich liegt schon eine Leinwand, die Warhol bearbeitet hat, heute im zweistelligen Millionenbereich. Und hier ist die Basis ein veritabler M1 - diese Mischung ist kaum zu toppen.



Als 1979 Andy Warhol einen M1 bemalt, ist noch nicht klar.

Der auf dem Wasser schnellste BMW

Gleich drei Weltrekorde gelingen im März 1968 dem österreichischen Rennfahrer Dieter Quester in dieser Wasserrakete, die eigentlich ein Molinari-Längsstufenboot ist. Angetrieben wird es von einem BMW-Motor Typ 411, der Marineversion des Zweiliter-Vierzylinders M10 aus dem Automobilbau.



Der am längsten gebaute BMW 1975-1989

Als die Coupés der 6er-Reihe (E24) ihre Karriere 1989 beenden. ist klar: Über dreizehneinhalb

Jahre Bauzeit sind für BMW Rekord! Den hält der von Paul Bracq gezeichnete Wagen bis heute. Insgesamt sind 86 219 Exemplare entstanden.



Das meistverkaufte BMW-Modell

Der Erfolg der 3er-Reihe verwöhnt BMW. Am besten lief bislang die vierte Generation, intern **E46** genannt. Sie kommt im Jahr 1998 auf den Markt und läuft bis 2007 in insgesamt 3 266 885 Exemplaren von den Bändern - in weltweit sechs Werken.

Der größte im Motorsport erfolgreiche BMW

In Südafrika, wo BMW in Rosslyn seit den späten 1960ern ein Werk betreibt, ticken die Uhren anders: Zwischen 1984 und 1987 entstehen hier 209 Exemplare des **745i SA mit M1-Motor.** Eins davon gewinnt sogar eine südafrikanische Meisterschaft.



■ REPORT 100 Jahre BMW

Erster BMW-Motor

Das erste Triebwerk mit BMW-Markenzeichen ist der Flugmotor **BMW IIIa**. 1917 beginnt die Fertigung, bis zum Kriegsende 1918 entstehen in einem neuen Werk am Münchner Flugplatz Oberwiesenfeld rund 550 Exemplare. Mit ihm schafft BMW den Durchbruch.





Erfolgs-Vierzylinder

Als 1961 ein neuer Vierzylinder im BMW 1500 seine Arbeit aufnimmt, ist seine Karriere noch nicht abzusehen: Bis 1988 bleibt der in Größen zwischen 1,5 und 2,0 Litern gefertigte Motor **M10** Herzstück vieler Modellgenerationen.

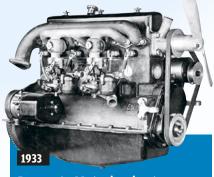
Diesel im V8-Format

Erst zögern Kunden beim Diesel generell, dann beim Diesel in der Oberklasse: Doch spätestens der V8-Biturbo mit Common-Rail-Einspritzung pulverisiert 1998 sämtliche Bedenken. Über rund ein Jahrzehnt bietet das M67 genannte Vierventiltriebwerk gewaltige Drehmomentreserven. Sogar in Straßenbahnen findet der V8 Verwendung.



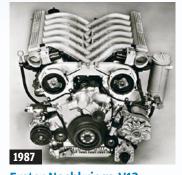
Die 10 größten Motor-Meilensteine

Schon im Markennamen trägt BMW das Wort, das besonders wichtig ist: Motoren. Einige von ihnen machen sich nicht nur bei Fans unsterblich



Der erste Motorbaukasten

Schon 1933 folgt der erste Sechszylinder, den BMW konstruiert, der Idee eines Baukastens. Der **M78** (1,2 Liter, 30 PS) baut auf dem im Jahr zuvor fertiggestellten Vierzylinder auf. Auch der enorm sportliche Sechszylinder des BMW 328 nutzt diese Basis.

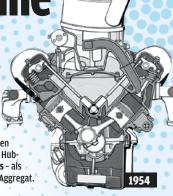


Erster Nachkriegs-V12

Nicht Mercedes, nein, BMW wagt sich zuerst an das große Thema Zwölfzylinder: 1987 erscheint mit dem M70 nach fünf Jahren Entwicklungszeit der erste deutsche V12 der Nachkriegszeit. 300 PS leistet der Fünfliter zum Serienstart im 7er.

V8 für die Oberklasse

Weil der Vorkriegs-Sechszylinder sich für die Barockengel-Limousinen als zu schwach erweist, seziert BMW US-Motoren und konstruiert infolge einen eigenen V8. Er holt 100 P5 aus 2,6 Liter Hubraum und besteht aus Leichtmetallguss – als einziges damals in Großserie gebautes Aggregat.



Hochdrehzahlkonzept

Auf Ideen des Formel-1-Triebwerks von BMW Sauber geht 2004 der 585 genannte V10-Motor zurück. Er wiegt kaum mehr als ein V8 und dreht über 8200/min. Als klassischer Saugmotor kommt er mit 507 PS in den Sportmodellen M5 und M6 zum Einsatz.

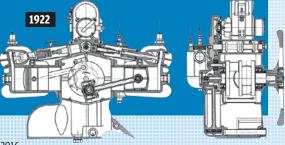
Legende M30

Dieser Klang! Dieser Wille zur Leistung! Der Sechszylinder M30 ist der populärste aller BMW-Motoren. 1968 kommt er – noch mit anderem Code – erstmals in den Baureihen E3 und E9 zum Einsatz. Er basiert auf dem M10-Vierzylinder, siehe oben.



Boxer als Konzept

Auf Basis des schon bestehenden "Bayern-Kleinmotors" entsteht 1922 mit dem Typ M33 eine weiterentwickelte Form des luftgekühlten Zweizylinder-Boxers. Erstmals wird er im Modell R32 so eingebaut, dass die Zylinder quer zur Fahrtrichtung liegen.





Universeller M4

Mit dem **M4** baut BMW Triebwerke für viele Einsatzzwecke: Die acht Liter großen, 60 PS starken Vierzylinder-Reihenmotoren mit oben liegender Nockenwelle und passendem Getriebe werden für Lastwagen, Personenwagen und Boote konfiguriert.

14.11.1928 BMW kauft Fahrzeugfabrik

Am 14. November 1928 ist der Vertrag unter Dach und Fach: BMW übernimmt die Eisenacher Fahrzeugfabrik. Damit ist BMW Automobilhersteller, was den Alltag jedoch nicht einfacher macht: Die Motoren entstehen in München, die Karosserien bei Ambi-Budd in Berlin-Johannistal, der Rest in Eisenach.



Luftangriffe

Als Rüstungsbetrieb wird BMW zum Angriffsziel der alliierten Luftstreitkräfte. In den Werken sind auch Fremd- und Zwangsarbeiter beschäftigt. Immer wieder gibt es Schäden, besonders schwere Verwüstungen hinterlassen Bomben in der Nacht vom 9. auf den 10. März 1943 im **Werk München**. 1.1.1970

Kuenheim übernimmt

Eberhard von Kuenheim ist erst 41, als er das Amt des Vorstandsvorsitzenden übernimmt. Großaktionär Herbert Quandt hält große Stücke auf den jungen Manager, der nun die Aufgabe hat, das Wachstum bei BMW zu strukturieren.



Die 10 wichtigsten Tage

der BMW-Geschichte

6.3.1966

BIMW wird 50

Ein halbes Jahrhundert
BMW - das gilt es
ab dem 6. März 1966 zu
feiern. Passend dazu stellt BMW ein neues
Modell vor: den
1600-2. Der Startschuss zu einer
großen Karriere.

Dramen und Feiern, Jubel und Wut, Entscheidungen und Eröffnungen – das waren die Schlüsselmomente der letzten 100 Jahre



Mit einem Bein im Aus

Dramatische Szenen auf der Hauptversammlung: BMW ist finanziell am Ende, Rettung soll eine Übernahme durch Mercedes bringen. Nach hitzigen Debatten wird anders entschieden: Klein-

aktionäre setzen sich durch, BMW bleibt unabhängig. Später rettet der Industrielle Herbert Quandt das Unternehmen.



Ja zum Neubau

Als im Sommer 1964 der Vorstand tagt, hat er eine Vision: Eine neue, repräsentative **Unternehmenszentrale** soll entstehen. Man diskutiert, doch dann vergehen nahezu zwei weitere Jahre, bis erste Planungen auf dem Tisch liegen. Es folgt ein Architekturwettbewerb, den der Österreicher Karl Schwanzer gewinnt. Ab 1968 wird gebaut.

13.5.2005 Start im Werk Leipzig

In ganz Europa hatte BMW ab 2001 per Ausschreibung nach einem neuen Produktionsstandort gesucht. Bewerbungen gab es viele. BMW wählt **Leipzig** aus, baut dort ein hochmodernes Werk nach neuesten Standards. Am 13. Mai 2005 feiert es Eröffnung. Zunächst läuft die 3er-Reihe vom Band.



27. 4. 1990 Platz für Forschung

Immer mehr entfernt sich in den 1970er-Jahren die Entwicklung von den Zeichenbrettern. Erst kommen Großrechenanlagen, später Arbeitsplatzrechner, BMW stockt die Kapazitäten enorm auf. Das Forschungs- und Ingenieurszentrum (kurz FIZ) vernetzt alle Kompetenzen. Es eröffnet am 27. April 1990.



The Market of the Control of the Con

BMW Group

9.5.2000

Rover-Verkauf

Der Plan war, Anschluss an die großen Automobilbauer zu finden. Doch groß sind nur die Probleme, die BMW mit der britischen Rover Group hat: Die Fertigungsqualität schlecht, die Produkte veraltet, der Vertrieb läuft nicht. 1999 streitet sich der Vorstand, will verkaufen. Am 9. Mai 2000 ist das RoverAbenteuer zu Ende.



Joint Venture in China

BMW drängt es nach China: Am 27. März 2003 unterschreiben **BMW und Brilliance** den Vertrag zu einem Joint Venture. 2004 startet die Fertigung von Modellen der 3er- und 5er-Reihe in Shenyang. Verkauf und Kundenbetreuung laufen über eine eigene Vertriebsgesellschaft.

Die 10 markantesten

Design-Details

BMW, das ist nicht nur Technik, sondern auch Form, Manch eine hat sich über Jahrzehnte eingeprägt





Was ist typisch BMW? Klar, der Kühlergrill in Form einer zweifachen "Niere". Wer sie erfunden hat, bleibt unklar. Sicher ist jedoch, dass 1933 der neue BMW 303 der erste ist, der sie trägt - und zum Markenzeichen macht.



1961 Hofmeister-Knick

Wilhelm Hofmeister leitet ab 1955 das Design bei BMW. In seine Zeit fallen der BMW 700, die "Neue Klasse" und der O2. Zur Legende wird er mit dem Gegenschwung in der C-Säule des 3200 CS. Ob Nuccio Bertone oder Hofmeister selbst ihn erfand, ist unklar.

1986

Rucksack für den 7er

Mutig, was Chris Bangle sich 2001 als BMW-Designchef leistet: Er bricht radikal mit der Tradition der eleganten Linie und zeichnet für den 7er (E65) einen wuchtigen Heckdeckel. Die Kritik fällt herb aus. doch Bangle irritiert das nicht. Seine neue Linie gilt als unverwechselbar - und wird später sogar von anderen kopiert.



Tür mit Lenkrad

Auf eine solche Idee muss man erst einmal kommen, und Iso kam drauf: einfach die ganze Front aufklappen, dazu das Lenkrad gleich mitschwenken. Die Isetta kann das, und es ist enorm praktisch: Wer quer parkt, steigt bequem und sicher direkt auf den Gehweg aus. Im Unterschied zu vielen anderen Kleinwagen bietet diese Lösung eine Menge Komfort - und ist einzigartig.



1999 Das Ende der vielen Tasten

iDrive, das klingt heute nach Apple. Stimmt aber nicht: Bereits 1999 blickt BMW mit der Studie Z9 in die Zukunft der Infotainment- und Fahrwerkbedienung. Ein Knopf statt vieler - heute längst selbstverständlich.

Zeichensetzung

Wie es gelingt, sehr zurückhaltend Trends zu setzen, beweist das Heck der zweiten 7er-Generation (E32): Die L-förmigen Rückleuchten der Oberklasselimousine sind ein Designelement, mit dem BMW sogar noch heute spielt, wie der aktuelle 7er zeigt. Der E32 findet 1986 viel Applaus. Seine Linie geht auf den damaligen BMW-Designchef Claus Luthe und den Italiener Ercole Spada zurück.

Turbo - das Machtwort

In Spiegelschrift prangt "turbo" auf dem Frontspoiler des aufgeladenen BMW 2002. Es soll Vorausfahrende vor dem schnellen Hintermann warnen, eine Aufdringlichkeit, die auf Kritik stößt: Sogar der Bundestag behandelt das Thema. BMW lässt den Aufkleber daraufhin weg.



Der Fahrer als Pilot

Im Mittelpunkt sieht BMW den Fahrer, Sein Auto soll ihm das Bedienen so einfach und sicher wie möglich machen: Bereits die Studie BMW Turbo (1972) zeigt ein fahrerorientiertes **Cockpit. Diese Idee verfolgt** BMW weiter und übernimmt sie mit dem ersten 3er (1975) auch in die Serie.



Auflösung der Form

Immer weniger gelten die alten Regeln. Innen und außen sind keine Kategorien mehr, die Karosserie wird zur Funktion – und umgekehrt: Mit der Studie **Vision** Efficient Dynamics nimmt BMW 2009 den i8 vorweg und zeigt dazu, wie radikal Automobildesign künftig auf Leichtbau und Aerodynamik reagieren wird.

Luftleitwerk

Als "Batmobil" wird die letzte Variante des 3.0 CSL bekannt. Zum umfangreichen Aerodynamikpaket des von der hauseigenen Motorsport GmbH heiß gemachten Coupés zählen Spoiler und Windlaufstege. Besonders markant: der hoh Heckflügel, den die Behörden nicht zulassen wollen. MEYM 313 BMW liefert ihn deshall im Kofferraum aus.

Unter zehn Minuten

Die Nordschleife ist eine feste Größe, zehn Minuten gelten 1966 als Rundenzeit-Schallmauer für Tourenwagen. Bis Hubert Hahne startet: In seinem 185 PS starken BMW 2000 TI umrundet der Tourenwagen-Europameister in nur 9:58,50 Minuten den Ring.





Spielwiese für Formel-1-Piloten

... und ambitionierte Privatiers zugleich: In der M1-Procar-Serie treten jeweils die fünf schnellsten Formel-1-Piloten gegen 16 Privatfahrer an, stets im Vorfeld eines Formel-1-Rennens. Auch das Publikum liebt die oft spektakulären Rennen.

Sieg im Sand

Paris-Dakar gilt als anspruchsvollste Rallve der Welt. Fast 10 000 Kilometer prügelt Hubert Auriol seine BMW G/S durch die nordafrikanische Wüste, dann erreicht er als Sieger Dakar. Es ist der erste Sieg für ein BMW-Motorrad, drei weitere sollen in den kommenden Jahren noch folgen.





Der schnelle Schorsch

Kein Titel ist begehrter als ein Sieg bei der Tourist Trophy auf der Isle of Man. 1939 tritt BMW mit drei Fahrern an. Karl Gall stürzt im Training so schwer, dass er wenig später stirbt. Doch Georg "Schorsch" Meier startet dennoch und siegt als erster Nicht-Engländer in der Senior-Klasse.



Formel Turbo

Mit einem Vierzylinder beginnen 1980 die Vorbereitungen, das Ziel ist klar: BMW strebt in die Formel 1. 1982 startet Nelson Piquet im Brabham BMW BT 52 Turbo, ein erster Sieg gelingt. Im Jahr darauf liefert er das Meisterstück: Nelson Piquet wird Weltmeister - und BMW mit ihm. Der erste Formel-1-Titel ist gesichert.



Der Dauersieger

Nach einer kurzen Pause mischt der 3er ab 1987 wieder im Renngeschehen mit. Die große Karriere des M3 beginnt, und bereits in der ersten Saison gewinnt Roberto Ravaglia die Tourenwagen-Weltmeisterschaft. In der Folge wird der M3 zum erfolgreichsten Tourensportwagen aller Zeiten.



Triumph in Le Mans

Nach einem ersten Überraschungserfolg 1995 mit einem McLaren F1 kehren BMW und das Team Schnitzer mit dem offenen BMW V12 LMR zurück an den Start des 24 Stunden-Rennens. 1998 ärgern technische Probleme, doch 1999 gewinnt der offene

Wilde Reiter

Keine kleinen Sachen mehr,

Statt weiter auf die O2er zu

Coupés 3.0 CSL an den Start.

entscheidet BMW im Jahr 1973:

Sportwagenprototyp überlegen das Gesamtklassement. Am Steuer wechseln sich Joachim Winkelhock, Pierluigi Martini und Yannick Dalmas ab.

1999



und Schnitzer, es kommt zu packenden Rennen und Duellen. Am Ende der Saison steht BMW als Sieger der Tourenwagen-Europameisterschaft

fest, die Fahrertrophäe holt der Niederländer Toine Hezemans.

Quellen: Manfred Grunert, Florian Triebel: Das Unternehmen BMW seit 1916, BMW Group Mobile Tradition (2006); BMW Group Archiv

Die Magie des 328

1939

Viel Geld haben sie nicht, dafür umso mehr Ehrgeiz. Aus dieser Mischung entsteht der BMW 328, der erst 80, bald jedoch schon 110 PS leistet und ab 1936 in der Zweiliter-Klasse antritt. Mit größtem Erfolg: Zahlreiche Klassensiege gelingen, zum Beispiel auf dem Nürburgring und in Le Mans. 1940 gewinnt ein BMW 328 mit Huschke von Hanstein und Walter Bäumer am Steuer das Langstreckenrennen Mille Miglia.



In neuen Höhen

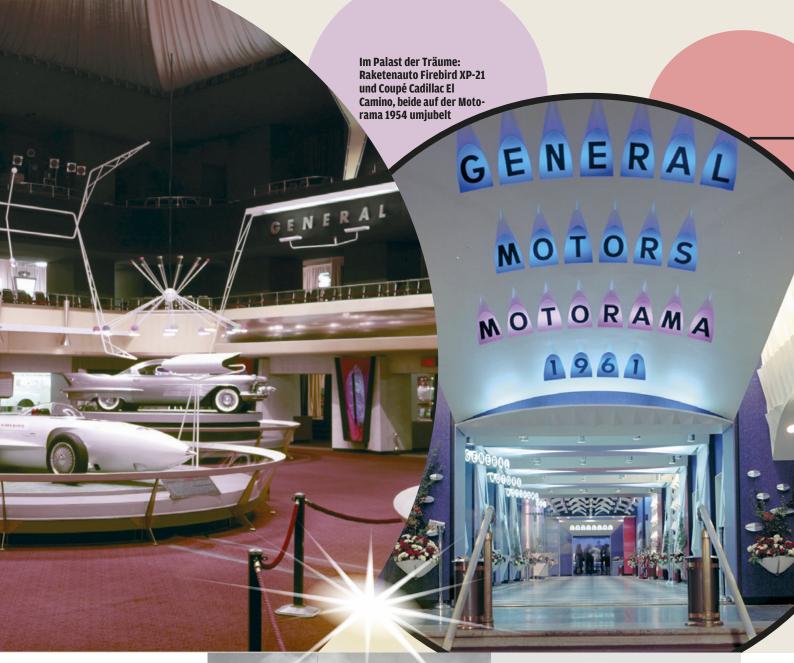
Franz Zeno Diemer sehnt sich nach ganz oben: Mit seinem von einem BMW IV angetriebenen Doppeldecker steigt er am 17. Juni 1919 in den Himmel. Zwei Stunden später zeigen seine Instrumente 9760 Meter an - Weltrekord!



Detroit war in den Fünfzigern die Welthauptstadt des Automobils, Harley J. Earl ihr oberster Verpackungskünstler. Mit dem Zukunfts-Spektakel Motorama schuf der Design-Prophet einen unvergessenen Palast der Autoträume

Hollywood! Schon das Wort hat einen magischen Klang. Mondän, schrill und glitzernd, dekadent und abstoßend. Vor allem aber unauslöschbar: Hollywood war und ist Amerikas Traumfabrik.

Konkurrenz - nicht im sonnigen Kalifornien, sondern im 3200 Kilometer östlich gelegenen Detroit, der Malocherstadt, in der das Herz der amerikanischen Autoindustrie schlägt. Hier, in Motor City, haben Ge-Doch es gab einmal ernsthafte neral Motors (GM), Ford und



Chrysler ihre Kommandozentralen, auch hier geht es knallhart um die Knete. Nur dass der Name Detroit heute seinen magischen Klang verloren hat.

Das war in den Fünfzigern noch anders. Wir sprechen jetzt nicht vom Kommerz, sondern von der Faszination des Ortes. Damals spuckten allein die Großen Drei ein paar Millionen Neuwagen jährlich aus, mit GM als Platzhirsch. Der weltgrößte Industriekonzern war ganz oben und wusste nicht, wohin mit den Millionen. Die Rendite reichte sogar für eine eigene Traumfabrik, eine Show namens Motorama – mit dem einzigen Ziel, die Zukunftsautos des Unternehmens ins Rampenlicht zu rücken.

GENERAL MOTORS MOTOP AM A GUY FINANCISCO CONT. AND FINANCISCO CONT. AND

Welt am Draht: Die Truckdriver waren mit dem Motorama-Koordinator über ein eigenes Telefonsystem verbunden

INFO Motorama

■ Acht Motoramas gab es von 1949 bis 1961. Ursprünglich hieß die Show "Transportation Unlimited", ab 1950 Motorama, und 1953 kamen schneidige Mottos wie "Motor Rhythms and Fashion" oder "Key to the Future" hinzu. Von 1953 an

tourte die Motorama durch die Staaten, wobei ein Ort immer im Kalender stand: das Waldorf Astoria Hotel in New York. Die letzte Motorama fand von November 1960 bis Februar 1961 in New York, San Francisco und Los Angeles statt.



TH PERMISSION. GM MEDIA ARCHIVE (3). GRAPHICAARTIS/CORBIS. HERSTELLER

LEBENSLAUF Harley Earl

■ ..lch träume Autos", sagte Harley J. Earl mal - der Mann, der das US-Autodesign prägte wie kaum ein anderer. Und der den jährlichen Modellwechsel etablierte, um Autos gezielt altern zu lassen. Seine Karriere im Schnelldurchlauf. 1893 | Harley Earl kommt am 22. November als Sohn eines Karosseriebauers in Kalifornien zur Welt.

1908 | Harleys Vater J. W. gründet Earl Automobile

Works. Die Firma kleidet Autos für Filmstars wie "Fattv" Arbuckle und Tom Mix ein. Als Cadillac-Händler Don Lee Earls Laden kauft, beschäftigt er den Junior als Werkstattmeister weiter.

1926 | Bei einer Stippvisite in Lees Laden fällt Cadillac-Boss Lawrence P. Fisher der junge Earl auf. Vor allem, wie er neue Autoformen zuerst aus Ton knetet. Fisher beauftragt Earl mit der Gestaltung

des neuen LaSalle für Cadillac. Als der ein Erfolg wird, macht GM-Boss Alfred P. Sloan Harley Earl zum Chef der neuen Art and Color Section.

1927 | Gründung der General Motors Art and Color Section - ein Wendepunkt der Autogeschichte. Vorher bestimmten die Ingenieure das Aussehen neuer Autos.

1938 | Harley J. Earl schenkt der Welt das erste Concept Car, den Buick Y-Job. Mit ihm testet GM die Reaktionen auf eine neue Designsprache.

1948 | Stylist Frank Hershey lässt sich für den 48er Cadillac vom doppelschwänzigen Jagdflugzeug Lockheed P-38 Lightning inspirieren.

Harley J. Earl um 1955, auf dem Zenit seiner Karriere. Rechts daneben der stilbildende **Buick Y-Job von 1938**

Sein Boss Harley Earl segnet den Entwurf ab. die Heckflossen sind geboren.

Junger Mann mit **Zukunft: Harley Earl am**

Steuer eines 1927er LaSalle, daneben Cadillac-**Manager Lawrence Fisher**

1951 | Am GM Le Sabre Concept Car sieht die Welt erstmals die Panorama-Frontscheibe und die berühmten "Dagmars", pralle Stoßstangenbusen in Chrom.

weiteres Baby von Harley Earl, feiert auf der Motorama Premiere. 1958 | Nachdem die Arbeiten an den 59er Modellen abgeschlossen sind, geht Earl in den Ruhestand. Das Duell mit Chrysler Designchef Virgil Exner um die krasseste Heck-

flosse hatte er gewonnen. Sein Nachfolger wird Bill Mitchell. Earl stirbt am 10. April 1969 in Palm Beach.

1953 | Die Corvette, ein

Der Meister und sein opulentestes Werk: Der 1951 gezeigte, noch heute erhaltene GM Le Sabre mit 335 PS. der sich mit Benzin oder Methanol betreiben ließ

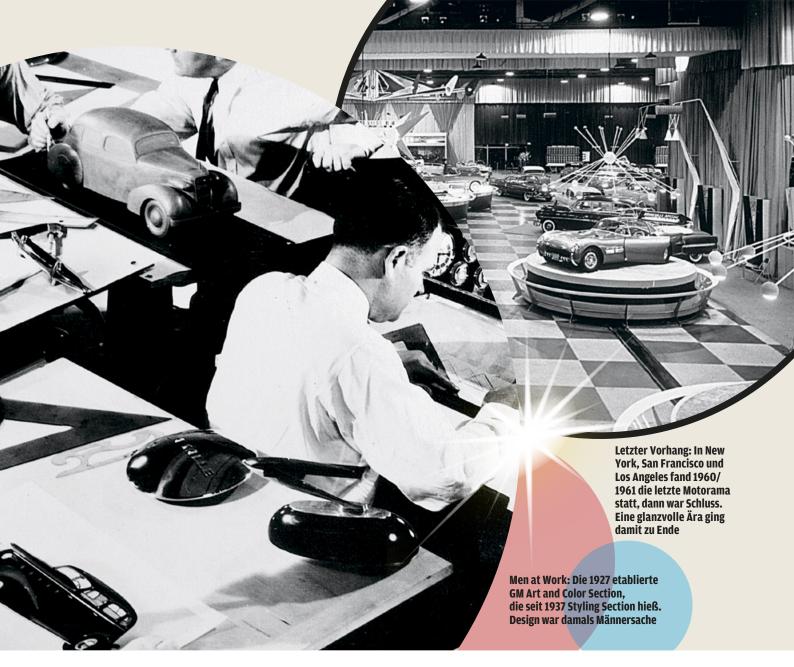


Das war nicht ganz so teuer wie Filmprojekte an der kalifornischen Goldküste, aber auch die Motorama bewegte die Massen, sie verkörperte Aufbruchstimmung, beflügelte die Fantasie und prägte den

Lebensstil von Millionen Amerikanern. Genauso wie die Stars aus Hollywood, die zu dieser Zeit Marilyn Monroe und Ava Gardner, Clark Gable, Gary Cooper und Humphrey Bogart

Und noch eine Gemeinsamkeit gibt es: den Aufstieg vom Kaff zur Boomtown, auf deren Erfolg die Welt blickt. Am 24. Juli 1701 legte der französische Kapitän Antoine de la Mothe Cadillac den Grundstein zum Fort du Détroit, zur "Festung an der Meerenge", die seit 1760 Detroit heißt. Dramatisch aufwärts aber ging es erst ab dem 16. August 1913, als Henry Ford den Startschuss zur Fließbandproduktion seines legendären T-Modells gab. Flankiert von der Einführung des Achtstundentags samt verdoppelter Löhne, machte dieser industrielle Urknall den Weg zur Konsumgesellschaft frei, mit dem Auto als Massenware.

Als in Detroit die Schlote zu rauchen begannen, war der am 22. November 1893 in Hollywood geborene Harley Jefferson Earl zehn Jahre alt und ging zur Schule. Sein Vater, Jacob William Earl, hatte 1890 die Earl Carriage Works in Los Angeles,



1320 S. Main Street, zum Bau von Pferdekutschen gegründet. Die kleine Manufaktur entwickelte sich prima, aber Earl sen. wollte mehr. Er deutete die Zeichen der Zeit und setzte mit seiner 1908 in Earl Automobile Works umbenannten Firma neue Akzente. Auch der Ort war richtig, weil die ersten Produzenten, Regisseure und Stummfilmstars sich technische Neuerungen und ihren Hang zu Extravaganzen etwas kosten ließen. Neben der Fertigung von Lkw-Aufbauten veredelte Earls Betrieb die Autos prominenter Besitzer oder bestückte sie gleich ganz mit Spezialkarosserien nach

EHarley, der sich nach Schul-

schluss im väterlichen Workshop nützlich machte. Und dabei sofort durch seine Fantasie, sein sicheres Stilgefühl beim Zeichnen neuer Karosserien sowie seine präzisen Materialkenntnisse verblüffte.

Zur Begabung kam Beharrlichkeit. Als Autodidakt entwi-

AM ANFANG: EINZEL-

STÜCKE FÜR HOLLYWOOD

ckelte der heranwachsende Harley J. jene Fähigkeiten, die ihn zum

bedeutendsten Designer der hatte er rasch satt, er wollte USA machten. Aber noch sind wir nicht so weit. Noch haben wir einen hochgewachsenen, aktiven jungen Sportler mit wachsendem Interesse an jungen Damen im Blick, der seine Ausbildung zum Ingenieur

nach einem krankheitsbedingt kurzen Gastspiel an der Stanford University beenden musste und 1918 offiziell ins Geschäft seines Vaters eintrat.

Tempo und Geschwindigkeit, verkörpert durch Flugzeuge und schnelle Autos, faszinierten ihn, in seiner Freizeit

besuchte er regelmäßig Autorennen. Aber die Zuschauerrolle

selbst um Siege kämpfen. Auf dem Weg zum Ruhm schreckte Earl jr. auch vor kühnen Aktionen auf und neben der Rennstrecke nicht zurück. So erfuhr sein Dad bei der morgendlichen Zeitungslektüre,

dass Harley am Tag zuvor ein Stock-Car-Rennen über 100 Meilen gewonnen hatte - in Vaters nagelneuem Mercer. Die Standpauke änderte nichts an seiner Begeisterung für den Rennsport, Harley stiftete später die noch heute verliehene Harley Earl Trophy.

Mit dem wirtschaftlichen Erfolg der Earl Automobile Works. die mittlerweile rund 100 Mitarbeiter zählten und an die 300 Einzelstücke jährlich bauten, kam der gesellschaftliche Aufstieg. Harley Earl freundete sich mit treuen Kunden wie Cowboy-Darsteller Tom Mix oder dem gefeierten Regisseur Cecil B. DeMille an und erhielt Zutritt zur funkelnden, anregenden Welt Hollywoods mit ihren ▶



Theatern und Filmstudios. Hellwach schaute er sich hier um, lernte den Umgang mit Ton, den Bühnenbildner unter der Sonne geschmeidig und jederzeit verformbar hielten. Ging künftig der Auftrag zu einer Sonderkarosserie ein, legte er Skizzen an, nach denen er für die Kunden Tonmodelle in kleinem Maßstab formte. Diese Art der dreidimensionalen Präsentation war neu, sie eroberte die Großserie - und sollte das Design nicht nur von Automobilen revolutionieren.

Im Januar 1919 fand die Los Angeles Auto Show statt. Die Earl Automobile Works stellten zwei Schöpfungen aus, einen Marmon Phaeton sowie ein Chandler Town Car – das, was wir in Europa Landaulet oder Sedanca de Ville nennen: stattliche Viertürer, bei denen Chauffeur Johann (oder John) im Freien saß. Damit jeder gleich wusste, wer wo seinen Platz hatte... Der Marmon wie der Chandler erregten Aufsehen, das blaue Chandler Town Car nannte die "Los Angeles

Times" gar "the classiest thing of its kind ever shown on the Coast or any place else" – kein Auto habe mehr Klasse als dieses. Um Harley J. Earl, den Designer dieser Sahnestücke, ausdrücklich zu würdigen. Wow!

Und damit Vorhang auf für Don Lee, einen waschechten Businessman, dem später ein Radiosender gehörte. Damals war Lee Cadillac-Vertreter für die Westküste, der schon vorher Einzelstücke bei den Earl Automobile Works hatte entwerfen und bauen lassen. Schließlich lag seine Caddy-Niederlassung an

der 7th Ave. und Bixel Street in Los Angeles, also um die Ecke vom Betrieb des alten Earl. Nach dem starken Auftritt auf der Los Angeles Auto Show beschloss Don Lee, das Unternehmen seines Nachbarn zu übernehmen. Der war einverstanden, und im Juli 1919 wurden die Don Lee Coach and Body Works eta-

bliert, mit Jacob William Earl als Leiter und Sohn Harley als Chefdesigner.

Da Don Lee nun mal mit Caddys handelte, kleidete Harley Earl in den nächsten Jahren



Swinging Caddy: Einer der Gags des Eldorado Brougham waren die Vordersitze, die beim Öffnen der Türen nach außen schwenkten, um so das Einsteigen zu erleichtern

Mal wild, mal mild



Für ein Motorama-Showcar wirkte der **Buick Wildcat** III von 1955 vergleichsweise realistisch



Schon mutiger: die coolen Cadillac-Modelle La Espada, ein Roadster ...



"Going Places" lautete das Motto der Motorama 1954, die in New York, Miami, Los Angeles, San Francisco und Chicago stattfand. Darunter der seriennahe Caddy Eldorado Brougham

... und das Coupé El Camino. die beide auf der Motorama 1954 debütierten. **Hier schimmert** schon die Formensprache der späten 50er-Jahre durch

DIE SHOW BEGANN IM

WALDORF ASTORIA

überwiegend die Fahrgestelle von GMs Nobelmarke ein. So lernte er Lawrence P. Fisher kennen, den Boss von Cadillac, der Earls Arbeiten bewunderte. Prompt beauftragte Fisher den selbstbewussten Mittdreißiger, der längst Autoausstellungen in den USA wie in Europa besuchte, mit dem Design der neuen, knapp unter Cadillac rangierenden Automarke LaSalle.

Harley Earl erledigte diese Aufgabe so souverän, dass GM-Präsident Alfred P. Sloan im Juni 1927 die General Motors Art and Color Section (die ab 1937 Styling Section hieß) ins Leben rief, das erste Design-Studio der Autoindustrie, Dessen Leiter, na klar, Harley J. Earl hieß. Was für Astoria Hotel in New York, wo

eine Karriere! Aber Harley Earl, obwohl nun eine der wichtigsten Figuren der Branche, entwickelte sich weiter. Inspiriert vom Hollywood-Film "The Jazz Singer" (mit Al Jolson) 1927, erkannte er, dass Design nicht wie bisher im luftleeren Raum statt-

finden durfte. sondern auf großer Bühne zelebriert und in Szene ge-

setzt werden musste: der Designer als Öffentlichkeitsarbeiter, als Public-Relations-Künstler. Genau darin liegt die kolossale Bedeutung von Earl, bis heute.

Den Anfang in Sachen Public Viewing machten zwei Events im feudalen Waldorf 1928 und 1929 das Gesamtprogramm von GM gezeigt wurde. Dann rückte Cadillac in den Fokus. Das 1902 gegründete und seit 1909 zu General Motors gehörende Luxus-Label galt als innovativ: Elektrischer Anlasser (1912), synchronisier-

tes Getriebe (1928) und die seit 1915 erstmals in den USA verbau-

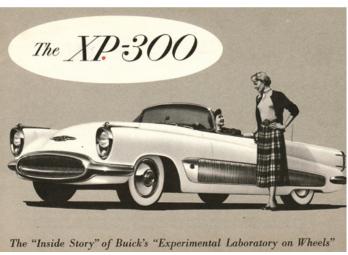
ten V8-Triebwerke waren Meilensteine dieser nach dem Detroits-Schöpfer Cadillac benannten Automarke. Dumm nur, dass Cadillac im Toplevel hinter Packard und Pierce-Arrow die dritte Geige spielte. Das sollten opulente V12- und V16-Modelle ändern, die Anfang

1930 vor handverlesenen Gästen debütierten.

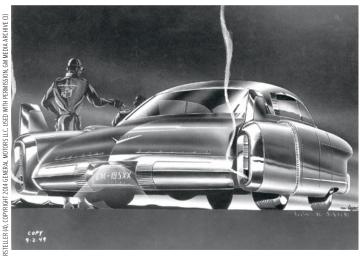
Besonders die von Harley Earl entworfenen Stücke mit der ungewöhnlichen Bezeichnung Madame XV16 (Baureihe 452) erregten als Town Car und üppige Siebensitzer-Limousine viel Aufsehen. Drei Jahre später, zur Weltausstellung in Chicago, erschien das markante Cadillac V16 Aerodynamic Coupé, ein Zweitürer mit fünf Sitzplätzen, dessen Design von Gordon Buehrig stammte, der später den Cord 810/812 "Coffin Nose" modellierte. Für den nächsten Paukenschlag war wieder Harlev Earl mit seinem 1938 vollendeten und zwei Jahre später vorgestellten Buick Y-Job zuständig. Dieser rundliche,



Experimentallabor auf Rädern, spricht der Prospekt: Den GM Le Sabre fuhr Harley Earl lange als persönlichen Dienstwagen



Recht konventionell. der Prospekttitel zum Buick XP-300. einem Motorama-Auto von 1951. Das "XP" steht für "Experimental"



Gespenstisch, die Cadillac-Designskizze von 1949. Zehn Jahre später fanden sich viele Details der Zeichnung in der Serie wieder



ZWEI MILLIONEN KAMEN

ZUM TRÄUMEN

sechs Meter lange Zweisitzer gilt als das erste Concept Car überhaupt, das mit Highlights wie elektrischen Fensterhebern (ein absolutes Novum!) oder dem pneumatisch betriebenen Verdeck Ausblicke in eine verlockende Autozukunft gewähr-

te. Aber Earl konnte auch anders. Zwischendurch entwarf er zwei

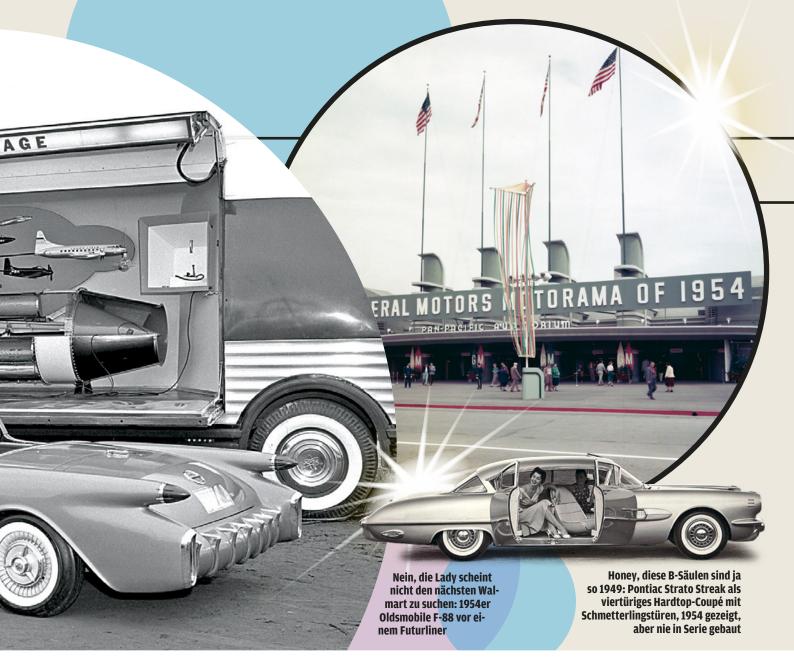
Typen jener mächtigen, futuristisch anmutenden Transporter, von denen 1936 sechs und 1941 noch mal zwölf Exemplare entstanden. Für die "Parade of Progress" gebaut, erzielen die verbliebenen "Futurliner" heute astronomische Preise: Bei einer Barrett-Jackson-Auktion licht strahlten.

in Arizona brachte ein solcher Art-déco-Truck Anfang 2015 vier Millionen US-Dollar.

Aber das alles war nur das Vorspiel zu dem, was als Motorama in die Geschichte einging. Statt einer nüchterninformativen Autoschau erwar-

tete die Besucher hier ein PR-Spektakel erster Klasse, mit eigener

Bühnenshow, Kapelle und swingenden Girls. Logisch, dass die Musik und die wirbelnden Beine nur Beiwerk waren. Die eigentlichen Stars waren die Traumautos, die sich kokett auf kleinen Bühnen drehten und im Scheinwerfer-



Kaufen konnte sie keiner, aber jeder durfte, sollte von ihnen träumen. Denn darum ging es: Den Geschmack des Publikums auszuloten und im selben Moment zu formen, Wünsche zu wecken und Meinungen zu beeinflussen. Der Set für alle Motoramas war wieder das Waldorf Astoria in New York, wo im Januar 1949 die Premiere stattfand, unter der faden Bezeichnung Transportation Unlimited. Aber

bereits 1950 wurde

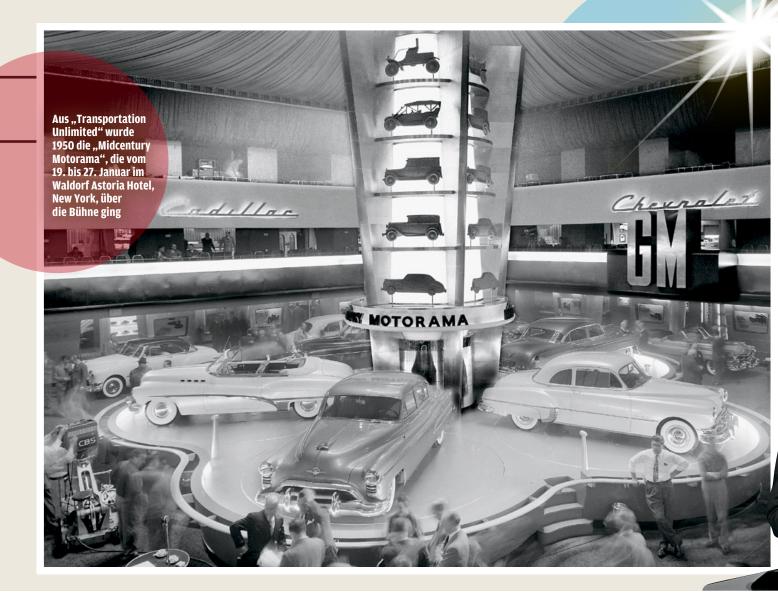
Damen sitzen noch rechts im von Jeanette Linder gestalteten Chevrolet Impala Martinique von 1959. Ms. Linder zählte zu Harley Earls "Damsels of Design" die Motorama daraus, die nach einer Pause von drei Jahren wieder Fahrt aufnahm, alljährlich unter einem speziellen Motto stand und ab 1953 als gigantischer Wanderzirkus mit 100 Trucks durch die USA tingelte. Und die Leute kamen – bis zu zwei Millionen pro Jahr.

Bei den meisten Pulsbeschleunigern der diversen Motoramas ging es um Äußerlichkeiten, um stilistische Gags. Besonders Cadillac lieferte wichtige Design-Impulse, etwa 1954 mit dem Coupé El Camino und dem Roadster La Espada: Die Doppelscheinwerfer oder die spitzen, von einem P-38 "Lightning"-Jagdflieger abgeschauten Heckflossen ihrer

Fiberglas-Outfits waren Neuheiten, die schon bald die Serienautos von GM zierten. Selbst der Name El Camino tauchte

me El Camino tauchte später auf – und begleitete ganze Generationen von Chevrolet-Pick-ups auf Limousinenbasis. Nebenbei bedienten sich bei der Motorama die Gestalter der Konkurrenz, BMW-507-Designer Albrecht Graf Goertz zum Beispiel. Das 1955er Cadillac Coupé des deutschen Freiberuflers in New York ähnelt auffallend dem La Espada (siehe AUTO BILD KLASSIK 2/2011).

Und manchmal lag nur ein Wimpernschlag zwischen Show und Serie. Der 1953 gezeigte zweisitzige Cadillac Le Mans samt seiner zukunftsweisenden Frontpartie (und den Dagmar-Chrombusen an der Stoßstange, benannt nach den Kurven einer frühen Fernsehschauspielerin) landete als Eldorado postwendend in den Showrooms der Dealer. Das sündhaft teure Topmodell (es kostete 7750 ▶



US-Dollar) kam mit jener Panoramascheibe daher, wie sie erstmals beim Le Sabre zu sehen war. 1950/51 auf die Räder gestellt und 1953 ins Motorama-Scheinwerferlicht gerückt, tanzte der intern als XP-8 bezeichnete Le Sabre (das XP in der Typbezeichnung stand bei den Concept Cars für Experimental) durch technische Extravaganzen aus der Reihe. Der aufreizende Roadster setzte neben einer Zwölf-Volt-Anlage auf einen Alu-V8, der dank einem Turbolader aus 3,5 Liter Hubraum 335 SAE-PS holte und sowohl mit Benzin als auch mit Methanol gefahren werden konnte.

Andere "Laboratories on Wheels" (GM-Sprech jener Zeit) waren der Buick XP-300

(1953) und der Pontiac Firebird XP-21 von 1954, ein Einsitzer, der wie ein Jagdflugzeug auf Rädern wirkte. Er wurde von einer 370 PS starken Gasturbine befeuert, sein Pilot kauerte unter einer Haube aus Plexiglas. Dennoch: Köchelte das Thema mit dem Firebird II von 1956, der "fahrerlos" von einem Metallband in der Straße gehalten werden sollte, und dem Firebird III (1959) weiter vor sich hin, so war die fortschrittliche Technik vor allem PR-Geklingel gedacht, die Konkurrenz wie das Publikum in Atem zu halten. Andere Aufreger waren der Pontiac Club de Mer, der

Zentrum der Oldsmobile Gol-**Zukunftsvisionen:** Stararchitekt Eero den Rocket und Saarinen entwarf das

der Buick Centurion, die alle 1956 die Leute elektrisierten. Damit bei Schmuddelwetter unterwegs zu sein wollte keiner, das ging schon eher mit dem Chevrolet Corvette Nomad von 1954, der, leicht modifiziert, als Chevy Bel Air Nomad immerhin den Sprung in die Serienfertigung packte.

Was ist Ursache, was Wirkung? Nach den spektakulären Show- und

frühen Jahre wurden die

1956 eröffnete

GM-Designcenter

Motorama-Highlights beliebiger-und das Interesse des Publikums ließ nach. Da sich die enorm hohen Kosten dieser Shows kaum noch rechtfertigen ließen, ging 1961 die letzte Motorama über die Bühne. Eine andere Ära war da bereits zu Ende gegangen: Harley J. Earl hatte Ende 1958 den Skizzenblock an Bill Mitchell überge-



Coupés zum Träumen

Appetitanreger: Die 1955er Motorama lockte mit dem LaSalle II (links), dahinter verblasst ein Serien-Caddy. Rechts der Chevrolet Corvair von 1954



Der Corvair war das Coupé zur neuen Corvette - eine gute Idee, leider im Prototypenstadium verpufft



Extrascharf mit Corvette-Kühlergrill: der 1956 ausgestellte Chevrolet Impala, ein sportlich gestylter Zweitürer



Harley Earl (links neben Rennfahrer Bill Frances) mit der noch heute alljährlich verliehenen Harley J. Earl Trophy, die das Modell eines Firebird I zeigt

10. April 1969 in Palm Beach, Florida.

Wer wissen will, was aus den Motorama-Prototypen wurde, muss jetzt ganz tapfer sein: Die meisten dieser sensationellen Unikate wurden schnöde verschrottet. Die Stücke, denen dies erspart geblieben ist, stehen heute bei privaten Sammlern oder in Museen wie dem **GM Heritage Center in Stirling** Heights, Michigan. Manchmal dürfen die Helden von einst heraus in jene Zukunftswelt, die sie einst prophezeiten: Den letzten großen Auftritt feierten ein paar von ihnen 2008 in Pebble Beach.

Vom Ruhm vergangener Zeiten lässt sich ohnehin nur träu-

Weggefährten. Earl starb am men. Detroit ist pleite, insolvent mit Brief und Siegel. Und erinnert in vielen Bezirken mit ihren verlassenen Häusern und Fabriken an eine Geisterstadt nach dem großen Goldrausch. Fehlt nur noch, dass Billy the

Kid, gejagt von Pat Garrett, auf seinem Gaul um die Ecke jagt.

Aber das war vor 130 Jahren. Outlaws gibt es immer noch genug, die Stadt ist eines der gefährlichsten Pflaster der USA. Gleichzeitig nahm die Bevölkerung ab. Lebten vor 60 Jahren noch 1.8 Millionen Menschen in der Auto-Metropole, so sind es aktuell weniger als 700000. Der Holländer Geert Mak be-

hauptet in seinem Buch "Amerika! Auf der Suche nach dem Land der unbegrenzten Möglichkeiten", Detroit sei das Tschernobyl der Vereinigten Staaten.

Der Niedergang von Detroit

VIELE STUDIEN

HAT GM VERSCHROTTET

ist untrennbar mit dem Bedeutungsverlust der US-Autoindustrie

verbunden. 2009 stand GM am Abgrund und musste mit einem Staatskredit über 50 Milliarden US-Dollar gerettet werden. Das war eine kluge Entscheidung, der Konzern konnte sich restrukturiert freischwimmen und schrittweise fast sämtliche Anteile zurückkaufen.

Kurz vor seinem Ausscheiden hatte Harley J. Earl noch eine höchst ungewöhnliche Idee, zumindest für damalige Begriffe: Er heuerte eine von ihm "Damsels of Design" genannte Riege von Designerinnen an, um GM einen feminineren Touch zu verpassen. Heute wird GM von einer Frau geführt, von Mary Barra, Um den femininen Touch dürfte sich die neue First Lady allerdings kaum scheren. Als sie vor ihre Techniker, Konstrukteure und Designer trat, hatte sie eine knappe, unmissverständliche Botschaft parat: "Baut keine Scheißautos mehr."

Harley J. Earl, dem Showmaster des Zukunftsdesigns, hätte das gefallen. Dieter Günther

www.autobild-klassik.de | Nr. 2 · Februar 2016 177



Chrysler LeBaron Cabrio
Für Cruiser und Country Boys,
für Street Racer und Swagger.
Die Spritpreise sind gerade

V8-freundlich, also: jetzt oder

nie. Wir zeigen US-Cars aus

sechs Jahrzehnten mit sechs,

acht und zehn Zylindern.



IM LÄSSIGSTEN NACH ENGLAND

Vier Freunde, ein clementinenfarbener VW Westfalia-Camper von 1974, ein Ziel: England by Bus. Mit The Who auf dem iPod und geschmierten Stullen in der Brotbox geht es nach Goodwood – an jenen Ort, der seine Fans zurück in die Zeit katapultiert, als Sex sicher und Motorsport gefährlich waren.

DIE VERGESSENEN

AUS DEM ALLTAG Sie standen früher an jeder Ecke und sind heute trotzdem verschwunden und vergessen: Renault 14, VW Derby, Simca 1300, Austin 1100 und Toyota Tercel. Wir haben Menschen







gefunden, die diese fünf Alltagshelden von damals verehren und erhalten.



AUTO ELEKTRIK-SET GRATIS JETZT AUTO BILD KLASSIK TESTEN

IHRE VORTEILE:

- ✓ 3 Hefte für nur 8,20 €
- 1 Heft gratis bei Bankeinzug
- ✓ 2 Tage früher als am Kiosk
- ✓ Portofrei ins Haus

Exklusive Vorteile auf www.autobild.de/vip-lounge



82TLG. AUTO ELEKTRIK-SET

- 11 x Schrumpfschläuche
- 2 x Elektroschraubendreher:
- Kreuz 1 x 80 · Flach: 4 x 100, TÜV/GS
- 1 Anschlusskabel für Autolichtprüfer
- 1 x Kabelschuhklemmzange, 200 mm
- 65 x Kabelschuhe isoliert und nicht isoliert sortiert
- 1 Universal-Klebeband
- 1 Autolichtprüfer, 6-24 Volt



JETZT BESTELLEN:

autobildklassik.de/testen

© 0 18 06/35 40 27

143823 + 24
Bitte bei der Bestellung angeben

#klassik

0,20 €/Anruf aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0.60 €/Anruf



















GEORG HACKLS WINTERTIPP:

STANDHEIZUNG STATT EISKRATZEN!

01097	Dresden	Autoklimazentrum Dresden	0351/8802310	50126	Bergheim	Glasmacher GmbH	02271/995990
08056	Zwickau	Dörfelt GmbH	0375/271770	51065	Köln	Paul Bauer Ing. GmbH & Co. KG	0221/699970
12359	Berlin	Automobilforum KADEA GmbH	030/75060	56070	Koblenz	Vogtmann-Herold + Co. GmbH	0261/984060
14612	Falkensee	Buschek Autoelektrik und Klimatechnik	03322/238095	60326	Frankfurt am Main	FBS Fahrzeugnachrüstung GmbH	069/7500000
17489	Greifswald	Service-Center Ritzkowski	03834/85580	63452	Hanau	Teltec GmbH	06181/98760
17489	Greifswald	Service-Center Ritzkowski	03834/5856816	63584	Gründau	G. W. Fischer GmbH	06051/92380
20539	Hamburg	J.A. Schlüter Söhne GmbH & Co. KG	040/7881688	65205	Wiesbaden	Carline Technik & Design Vertriebs GmbH	0611/304080
24211	Pohnsdorf	Stark Mobilservice	04342/858533	71229	Leonberg	Glemser GmbH	07152/48430
45478	Mülheim	Diesel Pitter GmbH	0208/589870	86159	Augsburg	Wehrmann GmbH	0821/257910
46562	Voerde	moCom Standheizungs GmbH	02855/96540	94474	Vilshofen an der Donau	Kfz-Teile Braun	08543/918844



A WORLD OF COMFORT